

No. 41942

**Lithuania
and
India**

Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of India relating to air services (with annex). New Delhi, 20 February 2001

Entry into force: *3 May 2002 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English, Hindi and Lithuanian*

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

**Lituaunie
et
Inde**

Accord entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République de l'Inde relatif aux services aériens (avec annexe). New Delhi, 20 février 2001

Entrée en vigueur : *3 mai 2002 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais, hindi et lituanien*

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

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
LITHUANIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDIA
RELATING TO AIR SERVICES

The Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of India hereinafter referred to as the “Contracting Parties”;

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

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the Republic of Lithuania, the Ministry of Transport and Communications, and in the case of the Republic of India, the Director General of Civil Aviation, or in both cases, any person or body authorised to perform the functions currently exercised by the said authorities;

(b) The term “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 Convention or of the Annexes under Article 94 or 90 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

(c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

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

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

(f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and amendment to it or to this Agreement; and

(g) the term “user charges” means charges made to airlines by the competent authority or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) while operating an agreed service on the specified route, the airline(s) designated by each Contracting Party shall also enjoy the right to embark and disembark, in the territory of the other Contracting Party at the point(s) specified for that route in the Annex to this Agreement, international traffic in passengers and cargo including mail, separately or in combination.

3. Subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of Article 3 of this Agreement, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-paragraphs (a) and (b) of paragraph (2) of this Article.

4. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation of and Authorisation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party up to two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designation.

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

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 applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse the grant of the operating authorisation(s) 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 (2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that

substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals. For the purpose of this paragraph, the expression "substantial ownership and effective control" means that in any case where the designated airline operates the agreed services by entering into any agreement (excluding financial lease agreements) with the airline of any other country or the Government or nationals of any other country, the Contracting Party designating the airline or its nationals shall not be deemed to have substantial ownership and effective control of the designated airline, unless the Contracting Party or its nationals, in addition to the ownership of the major part of the assets of the designated airline, have also:

- i) effective control in the management of the designated airline; and
- ii) ownership and effective control of the major part of the fleet of aircraft and equipment of the designated airline.

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

Article 4. Revocation or Suspension of Operating Authorisations

1. Each Contracting Party reserves to itself the right to revoke or suspend the operating authorisation granted to the airline designated by the other Contracting Party or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 (2) of this Agreement:

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

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

(c) in 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 authorisation or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringement of the laws and/or regulations or the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with Article 15 of this Agreement.

Article 5. User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on their own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable, through those airlines' representative organi-

zations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges may be given to such users to enable them to express their views before changes are made.

Article 6. Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline(s) 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 and shall be exempt from all Customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

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 and tobacco), introduced into or supplied in the territory of either Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of the other Contracting Party engaged in an international air service of a designated airline;

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

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of either 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 paragraph (2) of this Article may be required to be kept under the supervision of the customs authorities or customs control.

4. There shall also be exempt from all customs duties and taxes on mutual basis on advertising and information materials, transport documents which are to be used by the designated airline 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 reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

Article 7. Representation

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives, and commercial, operational and technical staff, as required, in connection with the operation of the agreed services.

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

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations, such Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article.

4. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell and any person shall be free to purchase such transportation in accordance with the national laws of the Contracting Party where such transactions take place.

Article 8. Applicability of Laws

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

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

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

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

Article 9. Principles Governing Operation of the Agreed Services

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

2. In operating the agreed services, the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route(s).

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airline shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the traveling public between the territories of the Contracting Parties.

4. Based upon the principles enshrined in the preceding paragraphs, the capacity to be provided and the frequency of services to be operated by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. Any increase in the capacity to be provided and/or frequency of services to be operated by the designated airline(s) of either Contracting Party shall be based primarily on the increased requirements of traffic between the territories of the Contracting Parties and shall be subject to agreement between the two aeronautical authorities. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

Article 10. Provision of Operating Information

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party may require the designated airline(s) of the other Contracting Party to file for their consideration and approval, at least sixty (60) days prior to the inauguration of the agreed services, information relating to the type of service and its frequency, the type of aircraft to be used and the flight schedules. Similar information shall also be supplied at least thirty (30) days in advance as and when any changes are to be introduced regarding operation of the agreed services.

2. The designated airline(s) shall also furnish any other information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

Article 11. Provision of Statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month, but not later than thirty (30) days following the month to which they relate.

2. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide or cause its designated airline(s) to provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to true origin and destination of traffic carried to and from the territory of that other Contracting Party for a period, not exceeding one IATA traffic season, as specified in the request.

3. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 12. Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariffs to be charged by the designated airline(s) of one Contracting Party for 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 the tariffs of other airlines.

3. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties and such agreement shall, whenever possible, be reached using the procedures of the International Air Transport Association.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. The approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (4) of this Article, those tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (4), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (3) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (5), the aeronautical authorities of one Contracting Party gives the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of disapproval of a tariff agreed in accordance with the provision in paragraph (3), the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to establish the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (4) of this Article, or on the establishment of any tariff under paragraph (6), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

8. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 13. Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess of receipts over expenditure earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances shall be made in any convertible currency in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

3. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (1) of this Article.

Article 14. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, 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 Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The 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 on International Civil Aviation, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

6. Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which has landed in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

Article 15. Amendments

1. If either of the Contracting Party 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.

2. 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.

3. 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 16. Settlement of Disputes

1. If any dispute arises relating to the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiations between themselves, failing which the dispute shall be referred to the Contracting Parties for settlement.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. The third arbitrator shall act as President of the arbitral tribu-

nal. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

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

4. The arbitral tribunal shall determine its own procedures and the expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

Article 17. Applicability of Multilateral Air Conventions

1. To the extent to which they are applicable to the air services established under this Agreement, the provisions of the Convention shall remain in force in their present form between the Contracting Parties for the duration of this Agreement, as if they were an integral part of the Agreement, unless both Contracting Parties ratify any amendment to the Convention, which shall have duly come into force, in which case the Convention as amended shall remain in force for the duration of this Agreement.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

Article 18. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve 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 acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Registration

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

Article 20. Entry into Force

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 the later of the two notes.

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

Done at New Delhi this 20th day of February 2001 in three originals each in Lithuanian, Hindi and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Lithuania:

[ILLEGIBLE]

For the Government of the Republic of India:

[ILLEGIBLE]

ANNEX
(Route Schedule)

SECTION I

The airline(s) designated by the Government of the Republic of Lithuania shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in Lithuania	To be agreed	Delhi	To be agreed

SECTION II

The airline(s) designated by the Government of the Republic of India shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in India	To be agreed	Vilnius	To be agreed

Notes:

1. The designated airline(s) of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate points or beyond points provided that the agreed services on these routes begin/terminate at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
2. Intermediate and/or beyond points not specified may be served by the designated airline(s) of either Contracting Party without exercising fifth freedom traffic rights.
3. No fifth freedom traffic rights shall be exercised between intermediate points or beyond points and the territory of the other Contracting Party unless an agreement to that effect is made between the two Contracting Parties.

[HINDI TEXT — TEXTE HINDI]

**लिथुआनिया गणतंत्र सरकार
और
भारत गणतंत्र सरकार
के बीच विमान सेवा के संबंध में करार**

लिथुआनिया गणतंत्र की सरकार और भारत गणतंत्र सरकार जिन्हें, एतत्पश्चात् संविदाकारी पक्ष कहा गया है,

जो 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षर के लिए प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के पक्ष हैं,

अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजनार्थ नागर विमानन के क्षेत्र में पारस्परिक संबंधों को बढ़ावा देने तथा एक करार करने के इच्छुक हैं,

इस प्रकार सहमत हुए हैं :-

**अनुच्छेद-1
परिभाषा**

1. इस करार के प्रयोजनार्थ, जब तक संदर्भ में अन्यथा अपेक्षा न की गई हो:

(क) *वैमानिकी प्राधिकारी* पद का अभिप्राय, लिथुआनिया गणतंत्र के मामले में परिवहन और संचार मंत्रालय तथा भारत गणतंत्र के मामले में नागर विमानन महानिदेशक अथवा दोनों मामलों में, कोई व्यक्ति अथवा निकाय जिसे उक्त प्राधिकारियों द्वारा इस समय किए जा रहे कार्यों के निष्पादन के लिए प्राधिकृत किया गया हो,

(ख) *अभिसमय* पद का अभिप्राय 7 दिसम्बर, 1944 को शिकागो में हस्ताक्षरार्थ प्रस्तुत अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय से है और इसमें उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 90 के अंतर्गत कोई भी अनुबंध तथा उक्त अभिसमय के अनुच्छेद 94 अथवा 90 के अंतर्गत अभिसमय अथवा अनुबंधों में किया गया कोई भी संशोधन शामिल है जहां तक वे अनुबंध और संशोधन दोनों संविदाकारी पक्षों के लिए प्रभावी हो गए हों,

(ग) *नामित विमानकंपनी* पद का अभिप्राय ऐसी विमानकंपनी से है जिसे इस करार के अनुच्छेद 3 के अनुसार नामित और प्राधिकृत कर दिया गया हो,

(घ) किसी राज्य के संबंध में राज्यक्षेत्र पद का अभिप्राय वही है जो अभिसमय के अनुच्छेद 2 में इसके लिए निर्धारित किया गया है,

(ङ) विमान सेवा, अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा, विमानकंपनी तथा गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए स्टाप पदों का अभिप्राय वही होगा जो अभिसमय के अनुच्छेद 96 में क्रमशः उनके लिए निर्धारित किया गया है,

(च) इस करार पद का अभिप्राय इस करार अथवा इसके अनुबंध में किया गया संशोधन भी शामिल है,

(छ) प्रयोक्ता प्रभार पद का अभिप्राय उस प्रभार से है जो विमानों, उनके कर्मियों, यात्रियों तथा कार्गो हेतु सम्बद्ध सेवाओं तथा सुविधाओं सहित विमानपत्तन परिसम्पत्ति अथवा सुविधाएं अथवा विमान दिक्कालन सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए सक्षम प्राधिकारी ने विमानकंपनियों पर लगाया हो अथवा लगाने की अनुमति दी हो।

अनुच्छेद-2 अधिकारों की मंजूरी

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष एक दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार के अनुबंध में दी गई अनुसूची के उपयुक्त खण्ड में विनिर्दिष्ट मार्गों पर अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं स्थापित करने के प्रयोजन से इस करार में विनिर्दिष्ट अधिकारों की मंजूरी देता है। एतत्पश्चात्, इन सेवाओं और मार्गों को क्रमशः सहमत सेवाएं और विनिर्दिष्ट मार्ग कहा गया है।

2. इस करार के उपबंधों के अध्याधीन, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को निम्नलिखित अधिकार होंगे:-

(क) बिना अवतरण दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र के पार उड़ान भरने का अधिकार,

(ख) दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में गैर-यातायात प्रयोजनों के लिए स्टाप का अधिकार, तथा

(ग) विनिर्दिष्ट मार्ग पर सहमत सेवा प्रचालित करते समय प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में इस करार की अनुसूची में उस मार्ग के लिए विनिर्दिष्ट स्थल (स्थलों) पर पृथक-पृथक

अथवा संयुक्त रूप से यात्रियों और डाक सहित कार्गो के रूप में अंतरराष्ट्रीय यातायात को विमान में चढ़ाने तथा उतारने का भी अधिकार होगा ।

3. इस करार के अनुच्छेद 3 के पैराग्राफ (3) और (4) के उपबंधों के अध्यक्षीन, इस करार के अनुच्छेद 4 के अंतर्गत नामित विमान कंपनी (कंपनियों) को भी इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) के उप-पैराग्राफ (क) और (ख) में विनिर्दिष्ट अधिकार भी प्राप्त होंगे ।

4. इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) में किसी भी बात का अर्थ यह नहीं समझा जाएगा कि एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में स्थित अन्य स्थल के लिए जाने वाले यात्रियों तथा डाक सहित कार्गो को विमान में ले जाने का विशेषाधिकार मिल गया है ।

अनुच्छेद-3

विमानकंपनियों को नामित और प्राधिकृत करना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष को विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाएं प्रचालित करने के प्रयोजन से दूसरे संविदाकारी पक्ष को लिखित में दो विमानकंपनियां तक नामित करने तथा ऐसे नामन को वापस लेने अथवा बदलने का अधिकार होगा ।

2. ऐसा नामन प्राप्त होने पर दूसरा संविदाकारी पक्ष नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (3) और (4) के प्रावधानों के अध्यक्षीन बिना विलंब के उपयुक्त प्रचालन प्राधिकार प्रदान करेगा ।

3. एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी से अपेक्षा कर सकते हैं कि वह उन्हें आश्वस्त करे कि वह अभिसमय के प्रावधानों के अनुरूप इन प्राधिकारियों द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं के प्रचालन पर सामान्यतया लगाए जाने वाले कानूनों और विनियमों के अंतर्गत विहित शर्तों को पूरा करने के योग्य है ।

4. ऐसे किसी भी मामले में इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (2) में उल्लिखित प्रचालन प्राधिकार मंजूर करने से मना करने अथवा किसी नामित विमानकंपनी द्वारा इस करार के अनुच्छेद 2(2) में विनिर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग पर ऐसी शर्तें लगाने का अधिकार होगा जिन्हें वह आवश्यक समझे जिसमें उक्त संविदाकारी पक्ष इस बारे में आश्वस्त नहीं हो कि उस विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष अथवा उसके राष्ट्रिकों में निहित है इस पैरा के प्रयोजनार्थ वास्तविक स्वामित्व तथा प्रभावी नियंत्रण का तात्पर्य वैसे किसी मामले से है जहां नामित विमानकंपनी किसी दूसरे देश की एयरलाइन अथवा सरकार अथवा किसी दूसरे देश के

राष्ट्रिकों से करार (वित्तीय पट्टा करारों को छोड़कर) करके सहमत सेवाएं प्रचालित करती है, विमानकंपनी को नामित करने वाले किसी संविदाकारी पक्ष अथवा इसके राष्ट्रिकों को नामित विमानकंपनी के वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण में नहीं समझा जाएगा जबतक कि संविदाकारी पक्ष अथवा इसके राष्ट्रिकों के पास नामित विमानकंपनी की परिसंपत्तियों के प्रमुख हिस्से के स्वामित्व के अतिरिक्त निम्न भी शामिल नहीं हों :-

(1) नामित विमानकंपनी के प्रबंधन में प्रभावी नियंत्रण, और

(2) नामित विमानकंपनी के विमान बेड़े के प्रमुख हिस्से तथा उपकरणों का स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण।

5. नामित और प्राधिकृत कर दिए जाने पर विमानकंपनी सहमत सेवाओं का प्रचालन शुरू कर सकती है बशर्ते कि विमानकंपनी इस करार के प्रयोज्य उपबंधों का अनुपालन करती हो।

अनुच्छेद-4

प्रचालन प्राधिकारों का प्रतिसंहरण अथवा निलंबन

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष का एक दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी को मंजूर किए गए प्रचालन प्राधिकार को प्रतिसंहृत अथवा निलंबित करने अथवा इस करार के अनुच्छेद 2(2) में विनिर्दिष्ट अधिकारों के प्रयोग पर ऐसी शर्तें जिन्हें वह आवश्यक समझे, लगाने का अधिकार है:-

(क) किसी भी मामले में जहां वह आश्वस्त नहीं हो कि उस विमानकंपनी का वास्तविक स्वामित्व और प्रभावी नियंत्रण उस विमानकंपनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष अथवा उस संविदाकारी पक्ष के राष्ट्रिकों में निहित है, अथवा

(ख) इन अधिकारों को मंजूर करने वाले संविदाकारी पक्ष द्वारा सामान्यतया लागू किए जाने वाले कानूनों और/अथवा विनियमों का अनुपालन करने में उस विमानकंपनी के विफल रहने की स्थिति में, अथवा

(ग) यदि विमानकंपनी इस करार के अंतर्गत विहित शर्तों के अनुसार प्रचालन करने में अन्यथा विफल रहती हो।

2. जब तक कानूनों और/अथवा विनियमों अथवा इस करार के उपबंधों का और आगे अतिलंबन रोकने के लिए प्रचालन प्राधिकार का तत्काल प्रतिसंहरण अथवा निलंबन अथवा इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (1) में उल्लिखित शर्तों का तत्काल लगाया जाना आवश्यक न हो, ऐसे अधिकारों का प्रयोग इस करार के अनुच्छेद 15 के अनुसार दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों के साथ परामर्श करके ही किया जाएगा।

अनुच्छेद-5
प्रयोक्ता प्रभार

1. कोई भी संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) पर समान अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाएं प्रचालित करने वाली अपनी विमानकंपनियों पर लगाए गए प्रयोक्ता प्रभारों से अधिक प्रयोक्ता प्रभार नहीं लगाएगा अथवा लगाने की अनुमति देगा।
2. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष अपने प्रभार वसूलने वाले सक्षम प्राधिकारियों और इन प्राधिकारियों द्वारा मुहैया कराई गई सेवाओं और सुविधाओं का प्रयोग करने वाली विमानकंपनियों के बीच प्रयोक्ता प्रभारों के संबंध में विचार-विमर्श को बढ़ावा देगा और जहां व्यवहार्य हो, ऐसा उन विमानकंपनियों के प्रतिनिधि संगठनों के माध्यम से किया जाएगा। प्रयोक्ता प्रभारों में परिवर्तन करने के किसी भी प्रस्ताव के लिए ऐसे प्रयोक्ताओं को यथोचित नोटिस दिया जाना चाहिए ताकि परिवर्तन किए जाने से पूर्व वे अपने विचार व्यक्त कर सकें।

अनुच्छेद-6
प्रभारों से छूट

1. दोनों में से किसी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं पर प्रचालित विमान में रखे उनके नियमित उपस्कर, ईंधन की आपूर्ति और स्नेहक तथा विमान भण्डार (भोजन, पेय पदार्थ और तम्बाकू सहित) दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में पहुंचने पर ऐसे विमानों को सभी सीमा शुल्क प्रभार, निरीक्षण शुल्क और इसी तरह के अन्य प्रभारों से छूट होगी बशर्ते ऐसे उपस्कर और आपूर्ति विमान में ऐसे समय तक रखे रहें जब तक कि उनका पुनर्निर्यात नहीं किया जाता अथवा उनका प्रयोग उक्त राज्यक्षेत्र से होकर की गई यात्रा के भाग में किया गया हो।

2. सेवा की लागत पर आधारित प्रभारों के अतिरिक्त इस अनुच्छेद के पैरा (1) में संदर्भित ड्यूटी, शुल्क और प्रभारों से भी छूट होगी बशर्ते कि:-

(क) दोनों में किसी संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में शामिल किया गया अथवा आपूर्ति किया गया विमान भंडार (भोजन, पेय पदार्थ तथा तम्बाकू सहित) और उचित सीमाओं के भीतर विमान में रखे गए हों ताकि उनका उपयोग किसी नामित विमानकंपनी की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा में लिप्त दूसरे संविदाकारी पक्ष के बाहर जाने वाले विमानों के प्रयोग के लिए हों।

(ख) दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी द्वारा अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में प्रयुक्त विमान के अनुरक्षण अथवा मरम्मत के लिए किसी भी संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में लगाए गए अतिरिक्त कल पुर्जे।

(ग) अंतरराष्ट्रीय विमान सेवा में रत अन्य संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के बाहर जाने वाले विमान में एक संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में आपूर्ति ईंधन और स्नेहक, यहां तक कि ये आपूर्तियां उस संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में की गई यात्रा के एक भाग में प्रयोग की जाने वाली हो जहां उन्हें विमान में लिया गया हो।

3. इस अनुच्छेद के पैरा (2) में संदर्भित उपस्कर और आपूर्ति को सीमा शुल्क प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण अथवा सीमा शुल्क नियंत्रण के अधीन रखा जाना अपेक्षित हो सकता है।

4. विज्ञापन और सूचना सामग्रियों, परिवहन कागजातों पर पारस्परिक आधार पर सभी सीमा शुल्क, ड्यूटी तथा कर से भी छूट होगी जो नामित विमानकंपनी द्वारा प्रयोग किये जाने हैं और यह प्रदान की गई सेवा की लागत पर आधारित प्रभारों पर लागू नहीं होगा।

5. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के विमानों में नियमित वैमानिक उपस्कार के साथ-साथ विमान में रखी गई सामग्री तथा आपूर्ति को सिर्फ उस राज्यक्षेत्र के सीमा शुल्क प्राधिकारियों के अनुमोदन से दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में उतारा जा सकता है। ऐसी स्थिति में, उन्हें उक्त प्राधिकारियों के पर्यवेक्षण में ऐसे समय तक रखा जा सकता है जबतक उन्हें पुनर्नियोगित किया जाता है अथवा सीमा-शुल्क विनियमों के अनुसार अन्यथा उन्हें बेचा जाता है।

6. किसी संविदाकारी पक्ष के क्षेत्र से होकर प्रत्यक्ष पारगमन में सामान और कार्गो को सीमा-शुल्क, ड्यूटियों तथा उन अतिरिक्त करों अथवा प्रभारों से छूट होगी जो आगमन अथवा प्रस्थान के पश्चात् उपलब्ध कराई गई सेवाओं की लागत पर आधारित नहीं हैं।

अनुच्छेद-7 प्रतिनिधित्व

1. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को परस्परता के आधार पर दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में यथा अपेक्षित अपने प्रतिनिधि तथा वाणिज्यिक, प्रचालनात्मक और तकनीकी स्टाफ रखने की अनुमति होगी।

2. नामित विमानकंपनी की मर्जी पर, स्टाफ संबंधी ये आवश्यकताएं इसके अपने कर्मिकों द्वारा अथवा दूसरे संगठन, कंपनी या दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रचालन कर रही और उस संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में ऐसी सेवाएं प्रदान करने के लिए प्राधिकृत विमानकंपनी की सेवाओं का प्रयोग करके, पूरी की जा सकती हैं।

3. ये प्रतिनिधि और स्टाफ दूसरे संविदाकारी पक्ष के लागू कानूनों और विनियमों के अधीन रहेंगे तथा ऐसे कानूनों और विनियमों के अनुरूप ऐसा संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (1) में उल्लिखित प्रतिनिधियों और स्टाफ को परस्परता के आधार पर तथा न्यूनतम विलम्ब से आवश्यक कार्य-परमिट, नियोजन वीजा या ऐसे ही अन्य कागजात प्रदान करेगा।

4. परस्परता के सिद्धांत के आधार पर, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को अपने राज्यक्षेत्र में प्रत्यक्ष रूप से और अपने विवेक पर अपने अधिकारियों के माध्यम से विमान परिवहन की बिक्री करने का अधिकार प्रदान करता है। प्रत्येक नामित विमानकंपनी को संविदाकारी पक्ष के राष्ट्रीय कानून के अनुसार ऐसे परिवहन की बिक्री करने का अधिकार होगा जहां ऐसा विनिमय किया गया है तथा कोई भी व्यक्ति ऐसे परिवहन को स्थानीय मुद्रा में या किसी भी स्वतंत्र रूप से परिवर्तनीय मुद्रा में खरीदने हेतु स्वतंत्र होगा।

अनुच्छेद-8 कानूनों की प्रयोज्यता

1. अंतरराष्ट्रीय हवाई दिक्कालन में रत विमानों के उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश और वहां से प्रस्थान को अथवा उसके राज्यक्षेत्र के अंदर ऐसे विमानों के प्रचालन तथा दिक्कालन को शासित करने वाले एक संविदाकारी पक्ष के कानून और विनियम दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमानों पर लागू होंगे।

2. यात्रियों, कर्मिंदल, कार्गो और डाक के उसके राज्यक्षेत्र में प्रवेश, मुकाम और वहां से प्रस्थान को शासित करने वाले एक संविदाकारी पक्ष के कानून और विनियम जैसे पासपोर्ट, सीमाशुल्क, मुद्रा और स्वास्थ्य एवं संगरोध से संबंधित कानून और विनियम, उनके उक्त राज्यक्षेत्र में रहते समय दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी के विमानों द्वारा वाहित यात्रियों, कर्मिंदल, कार्गो और डाक पर लागू होंगे।

3. दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष अपने सीमा शुल्क, आब्रजन, संगरोध तथा ऐसे ही विनियमों के अनुप्रयोग के संबंध में इसी प्रकार की अंतरराष्ट्रीय विमान सेवाओं में रत

दूसरे संविदाकारी पक्ष की किसी नामित विमानकंपनी की तुलना में अपनी स्वयं की अथवा किसी अन्य विमानकंपनी को तरजीह नहीं देगा।

4. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में सीधे पारगमन वाले यात्री अत्यधिक सरलीकृत नियंत्रण से अधिक के अधीन नहीं होंगे। सीधे पारगमन वाला सामान और कार्गो, सीमा-शुल्क और इसी प्रकार के अन्यकरों से मुक्त होगा।

अनुच्छेद-9

सहमत सेवाओं के प्रचालन को शसित करने वाले सिद्धांत

1. दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों को उनके अपने-अपने राज्यक्षेत्रों के बीच विनिर्दिष्ट मार्गों पर सहमत सेवाओं के प्रचालन के लिए उचित और समान अवसर प्राप्त होंगे।

2. सहमत सेवाओं का प्रचालन करते समय, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) के हितों को ध्यान में रखेगी ताकि उस दूसरी विमानकंपनी द्वारा उस सम्पूर्ण मार्ग अथवा उसके किसी भाग पर उपलब्ध करवाई जा रही सेवाओं पर अनावश्यक रूप से प्रतिकूल प्रभाव न पड़े।

3. नामित विमानकंपनियों द्वारा सहमत सेवाओं पर प्रदान की जाने वाली क्षमता का दोनों संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच विमान परिवहन संबंधी अनुमानित आवश्यकताओं के साथ निकट का संबंध होगा।

4. पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित सिद्धांतों के आधार पर, प्रत्येक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनियों द्वारा प्रचालित सेवाओं की आवृत्ति और उपलब्ध करवाई जाने वाली क्षमता पर सहमति संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच होगी।

5. दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) द्वारा प्रचालित की जाने वाली सेवाओं की आवृत्ति और/अथवा उपलब्ध कराई जाने वाली क्षमता में कोई भी वृद्धि मुख्यतः संविदाकारी पक्षों के राज्यक्षेत्रों के बीच यातायात की बढ़ी हुई आवश्यकताओं पर आधारित होगी और वह दोनों देशों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच सहमति की शर्त के अधीन होगी। इस प्रकार की सहमति अथवा समझौता होने तक पहले से लागू क्षमता और आवृत्ति पात्रताओं का निर्वाह किया जाता रहेगा।

अनुच्छेद-10

प्रचालन सूचना उपलब्ध कराना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) से अपेक्षा कर सकते हैं कि वह सेवा के प्रकार और इसकी आवृत्ति, प्रयोग में लाए जाने वाले विमान के प्रकार और उड़ान समयावधियों से संबंधित सूचना सहमत सेवाओं के उद्घाटनसे कम से कम साठ दिन पूर्व उनके विचार और अनुमोदन हेतु उनके पास भिजवाए। जब कभी सहमत सेवाओं के प्रचालन के संबंध में कोई परिवर्तन किया जाना हो तब भी इस प्रकार की सूचना कम से कम तीस दिन पहले दी जाएगी।
2. नामित विमानकंपनी (कंपनियों) दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को ऐसी कोई अन्य सूचना भी देगी (देगी) जो उन्हें आश्वस्त करने के लिए अपेक्षित हो कि इस करार की अपेक्षाओं का विधिवत् पालन किया जा रहा है।

अनुच्छेद-11

आंकड़े उपलब्ध कराना

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में आने वाली और वहां से जाने वाली सहमत सेवाओं पर प्रत्येक माह के दौरान वाहित यातायात से संबंधित आंकड़े भेजेंगे अथवा अपनी नामित विमानकंपनी (कंपनियों) से भिजवाएंगे जिनमें इस प्रकार के यातायात के चढ़ने और उतरने के स्थलों का उल्लेख किया गया हो। इस प्रकार के आंकड़े प्रत्येक मास की समाप्ति के बाद यथासंभव शीघ्र दिए जाएंगे किन्तु यह अवधि 30 दिन से अधिक की नहीं होगी।
2. अनुरोध किए जाने पर प्रत्येक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारियों को, उस दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र को और वहां से उक्त अनुरोध में उल्लिखित एक आयटा सीजन से अनधिक अवधि में वाहित यातायात के वास्तविक उद्गम और गंतव्य से संबंधित आंकड़े उपलब्ध कराएंगे अथवा अपनी नामित विमानकंपनी (कंपनियों) से भिजवाएंगे।
3. कोई अतिरिक्त सांख्यिकीय यातायात आंकड़े जिसकी किसी संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी इच्छा कर सकते हैं, अनुरोध पर दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के बीच परस्पर विचार विमर्श और समझौते के अध्यक्षीन होगा।

अनुच्छेद-12 टैरिफ

1. निम्नलिखित पैराग्राफों के प्रयोजन के लिए टैरिफ पद का अभिप्राय यात्रियों और कार्गो के वहन के लिए अदा की जाने वाली कीमतों और उन शर्तों से है जिनके अंतर्गत ये कीमतें लागू होती हैं। उक्त कीमतों में एजेंसी और अन्य अनुषंगी सेवाओं की कीमतें और शर्तें शामिल हैं परन्तु इसमें डाक के वहन के लिए पारिश्रमिक और शर्तें नहीं हैं।
2. एक संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) द्वारा दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र तक अथवा वहां से वहन के लिए वसूल किए जाने वाले टैरिफ समुचित स्तरों पर निर्धारित किए जाएंगे जिसमें प्रचालन की लागत, उचित लाभ और अन्य विमानकंपनियों के टैरिफों सहित सभी संगत कारकों को ध्यान में रखा जाएगा।
3. यदि संभव हो तो इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (1) में उल्लिखित टैरिफों का निर्धारण दोनों संविदाकारी पक्षों की नामित विमानकंपनियों के बीच सहमति से किया जाएगा और जब कभी संभव हो, ऐसी सहमति अंतरराष्ट्रीय विमान परिवहन संघ की प्रक्रियाओं का प्रयोग करते हुए की जाएगी।
4. इस प्रकार सहमत टैरिफ, उन्हें लागू किए जाने की प्रस्तावित तारीख से कम से कम साठ (60) दिन पहले दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किए जाएंगे। यह अवधि, विशेष मामलों में, उक्त प्राधिकारियों की सहमति से कम की जा सकती है।
5. यह अनुमोदन स्पष्ट रूप से दिया जाए। यदि किसी भी वैमानिकी प्राधिकारी ने इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (4) के अनुसार, प्रस्तुत किए जाने के तीस (30) दिन के भीतर अनुमोदन के लिए अपनी अस्वीकृति व्यक्त नहीं की हो तो उन टैरिफों को अनुमोदित हुआ मान लिया जाएगा। पैराग्राफ (4) में किए गए प्रावधान के अनुसार, यदि प्रस्तुतीकरण की अवधि को कम किया जाता है तो वैमानिकी प्राधिकारी आपस में सहमत हो सकते हैं कि अस्वीकृति की अवधि, जिसके भीतर इसे अवश्य अधिसूचित किया जाए, तीस (30) दिन से कम होगी।
6. यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (3) के अनुसार इस टैरिफ के निर्धारण पर सहमति नहीं हो सकती है या यदि इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (5) के अनुसार लागू अवधि के दौरान एक संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी दूसरे संविदाकारी पक्ष के वैमानिकी प्राधिकारी को पैराग्राफ (3) के प्रावधानों के अनुसार, सहमत टैरिफ पर अपनी अस्वीकृति का नोटिस देता है तो दोनों संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी आपसी सहमति से टैरिफ निर्धारण करने का प्रयास करेंगे।

7. यदि वैमानिकी प्राधिकारी, इस अनुच्छेद के पैराग्राफ (4) के अंतर्गत उन्हें प्रस्तुत किए गए किसी टैरिफ पर अथवा पैराग्राफ (6) के अंतर्गत टैरिफ के निर्धारण पर सहमत नहीं हो सकते तो इस करार के अनुच्छेद 16 के उपबंधों के अनुसार इस विवाद का निपटान किया जाएगा।

8. इस अनुच्छेद के उपबंधों के अनुसार निर्धारित टैरिफ तब तक लागू रहेगा जब तक नए टैरिफ का निर्धारण नहीं कर लिया जाता। तथापि, इस पैराग्राफ के आधार पर टैरिफ को उस तारीख के बाद बारह (12) महीनों से अधिक के लिए नहीं बढ़ाया जाएगा जिस तारीख को यह अन्यथा समाप्त हो जाता।

अनुच्छेद-13 **उपार्जन का हस्तांतरण**

1. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष, दूसरे संविदाकारी पक्ष की नामित विमानकंपनी (कंपनियों) को प्रथम संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में व्यय से अधिक अर्जित आय को अपने प्रधान कार्यालय भेजने का अधिकार प्रदान करता है। इस प्रकार का धन-प्रेषण उस संविदाकारी पक्ष के विदेशी मुद्रा विनियमों के अनुसार किसी भी परिवर्तनीय मुद्रा में किया जाएगा, जिसके राज्यक्षेत्र में यह राजस्व अर्जित किया गया हो।

2. ऐसे हस्तांतरण मुद्रा भुगतान की सरकारी विनिमय दर के आधार पर किए जाएंगे अथवा जहां सरकारी विनिमय दरें नहीं हों वहां मुद्रा भुगतान प्रचलित विदेशी मुद्रा की बाजार दर पर किए जाएंगे।

3. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच भुगतान के निपटारे को शासित करने के लिए कोई विशेष व्यवस्थाएं प्रभावी हैं तो इस अनुच्छेद के पैरा (1) के अधीन निधियों के हस्तांतरण के लिए ऐसी व्यवस्थाओं के उपबंध लागू किए जाएंगे।

अनुच्छेद-14 **विमानन सुरक्षा**

1. अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों और दायित्वों के अनुरूप, संविदाकारी पक्ष पुनः इस बात की अभिपुष्टि करते हैं कि गैर-कानूनी हस्तक्षेप की कार्रवाई के विरुद्ध नागर विमानन सुरक्षा का बचाव करने के बारे में एक दूसरे के प्रति उनका दायित्व इस करार का अभिन्न अंग है। अंतरराष्ट्रीय कानून के अंतर्गत अपने अधिकारों तथा दायित्वों की व्यापकता को सीमित किए बिना, संविदाकारी पक्ष, विशेष रूप से, 14 सितम्बर, 1963 को टोक्यो में हस्ताक्षरित वायुयान में किए गए अपराधों एवं कतिपय अन्य

कृत्यों से संबंधित अभिसमय, 16 दिसम्बर, 1970 को हेग में हस्ताक्षरित वायुयान के विधिविरुद्ध अभिग्रहण के दमन संबंधी अभिसमय 23 सितम्बर, 1971 को मांड्रियल में हस्ताक्षरित सिविल विमानन सुरक्षा संबंधी विधिविरुद्ध कार्य दमन अभिसमय अथवा विमानन सुरक्षा पर अन्य कोई अभिसमय जिसमें दोनों संविदाकारी पक्ष एक पक्ष रहे हैं, के प्रावधानों के अनुरूप कार्रवाई करेंगे।

2. अनुरोध किए जाने पर संविदाकारी पक्ष गैर-कानूनी रूप से सिविल विमानों के विधिविरुद्ध अभिग्रहण संबंधी कृत्यों और ऐसे विमान उनके यात्रियों तथा कर्मियों, हवाई अड्डों और हवाई दिक्वालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध अन्य गैर-कानूनी कृत्यों तथा नागर विमानन की सुरक्षा के विरुद्ध किसी अन्य खतरे से बचाव के लिए एक दूसरे को सभी आवश्यक सहायता प्रदान करेंगे।

3. दोनों पक्ष, अपने परस्पर संबंधों में, अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन द्वारा स्थापित और अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन अभिसमय के अनुबंधों के रूप में नामित विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप उस सीमा तक कार्य करेंगे जहां तक ये सुरक्षा अनुबंध इन पक्षों पर लागू होते हैं। वे अपने पंजीकृत विमान प्रचालकों या ऐसे विमान के प्रचालकों जिनके व्यवसाय का प्रमुख स्थान अथवा स्थाई निवास उनके राज्यक्षेत्र में है तथा अपने राज्यक्षेत्र के हवाई अड्डों के प्रचालकों से यह अपेक्षा करेंगे कि वे इन विमानन सुरक्षा उपबंधों के अनुरूप कार्य करें।

4. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष इस बात से सहमत है कि ऐसे विमान प्रचालकों से, दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा अपेक्षित उस संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में प्रवेश करते समय, वहां से प्रस्थान करते समय या उसमें रहते समय ऊपर पैराग्राफ (3) में उल्लिखित विमानन सुरक्षा उपबंधों का पालन करने की अपेक्षा की जा सकती है। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष यह सुनिश्चित करेगा कि उसके राज्यक्षेत्र में विमान की सुरक्षा करने तथा यात्रियों, कर्मियों, ले जाई जाने वाली वस्तुएं, सामान, कार्गो तथा विमान-मंडार विमान में लादने से पहले तथा लादने के दौरान उसकी जांच करने के लिए प्रभावी उपायय किये गये हैं। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष किसी विशेष खतरे का मुकाबला करने हेतु उचित विशेष सुरक्षा उपाय करने के लिए दूसरे संविदाकारी पक्ष द्वारा किये गये अनुरोध पर सहानुभूतिपूर्वक विचार भी करेगा।

5. जब किसी सिविल विमान के गैर-कानूनी अभिग्रहण का खतरा या इस प्रकार के खतरे की घटना घटती है या ऐसे किसी विमान, उसके यात्रियों और कर्मियों, हवाई अड्डों या हवाई दिक्वालन सुविधाओं की सुरक्षा के विरुद्ध कोई गैर-कानूनी कार्य किया जाता है तो संविदाकारी पक्ष, इस प्रकार की घटनाओं अथवा उनके खतरे को तुरन्त और सुरक्षापूर्वक समाप्त करने के लिए संचार सुविधाएं प्रदान करके तथा अन्य उपयुक्त उपाय करके एक दूसरे की सहायता करेंगे।

6. प्रत्येक संविदाकारी पक्ष ऐसे उपाय करेगा, जैसे कि वह व्यवहार्य समझे, और ऐसा यह सुनिश्चित करने के लिए किया जाएगा कि यदि कोई विमान गैर-कानूनी अभिग्रहण अथवा किसी अन्य गैर-कानूनी हस्तक्षेप के कारण उसके राज्यक्षेत्र में उतरा है, भूमि पर रोका जाएगा बशर्ते कि मानव जीवन की रक्षा के लिए इसका वहां से भेजा जाना अनिवार्य न हो। जहां भी व्यवहार्य होगा, इस प्रकार के उपाय आपसी विचार-विमर्श के आधार पर किये जायेंगे।

अनुच्छेद-15 आशोधन

1. यदि दोनों में से कोई संविदाकारी पक्ष इस करार के किसी प्रावधान में परिवर्तन करना वांछनीय समझता है, यह अन्य संविदाकारी पक्ष के साथ परामर्श पर विचार कर सकता है, ऐसा परामर्श जो दो वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य हो सकता है और जो विचार-विमर्श अथवा पत्राचार के माध्यम से हो सकता है, जो अनुरोध किए जाने की तारीख से साठ (60) दिन की अवधि के भीतर शुरू हो सकता है जब तक संविदाकारी पक्षों द्वारा अन्यथा सहमति नहीं हुई हो।

2. ऐसे सहमत हुए कोई आशोधन तब लागू होगा जब ये दोनों संविदाकारी पक्षों के राष्ट्रीय कानून के अंतर्गत आवश्यक कार्यविधि के अनुसार अनुमोदित किए गए हों और राजनयिक टिप्पणियों के आदान-प्रदान से जैसे ही इसकी अभिपुष्टि की गई हो।

3. इस करार के अनुबंध में किया गया कोई संशोधन संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारियों के मध्य प्रत्यक्ष करार के द्वारा किया जा सकता है और उपयुक्त पत्रों के आदान-प्रदान के पश्चात यह लागू होगा।

अनुच्छेद-16 विवादों का निपटान

1. यदि इस करार के निर्वचन अथवा प्रयोज्यता के मामले में कोई विवाद उत्पन्न होता है, संविदाकारी पक्षों के वैमानिकी प्राधिकारी अपने मध्य विचार-विमर्श के द्वारा इसे निपटाने का प्रयास करेंगे, ऐसा करने में असफल होने पर विवाद के निपटान हेतु इसे संविदाकारी पक्षों को भेजा जाएगा।

2. यदि संविदाकारी पक्ष बातचीत द्वारा किसी सहमति पर पहुंचने में असफल रहते हैं, वे विवाद को निर्णय हेतु किसी व्यक्ति अथवा निकाय को संदर्भित कर सकते हैं। यदि वे इस प्रकार से सहमत नहीं होते हैं, दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के अनुरोध पर विवाद को तीन विवाचकों, जिसमें से प्रत्येक संविदाकारी पक्ष द्वारा एक-एक नाम

निर्दिष्ट किया जाना है और तीसरा विवाचक की नियुक्ति इस प्रकार नामजद दो विवाचकों द्वारा किया जाना है, के न्यायाधिकरण के निर्णय हेतु प्रस्तुत किया जा सकता है। तीसरा विवाचक विवाचन न्यायाधिकरण का अध्यक्ष होगा। प्रत्येक संविदाकारी पक्ष दूसरे संविदाकारी पक्ष से ऐसे न्यायाधिकरण द्वारा विवाद की मध्यस्थता का अनुरोध करते हुए राजनयिक माध्यमों से अधिसूचना की प्राप्ति के साठ (60) दिन की अवधि के भीतर एक विवाचक नामनिर्दिष्ट करेगा और तीसरा विवाचक आगामी साठ (60) दिनों की अवधि के भीतर नियुक्त किया जाएगा। यदि दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर एक विवाचक नामनिर्दिष्ट करने में असफल रहते हैं अथवा यदि तीसरा विवाचक विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर नियुक्त नहीं किया जाता है अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन के परिषद का अध्यक्ष दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष के अनुरोध पर यथा अपेक्षित एक विवाचक अथवा विवाचकों की नियुक्ति करेगा। तीसरा विवाचक किसी तीसरे राज्य का राष्ट्रिक होगा और विवाचक न्यायाधिकरण का अध्यक्ष होगा।

3. संविदाकारी पक्ष इस अनुच्छेद के पैरा (2) में दिए गए किसी निर्णय का अनुपालन करेंगे।

4. विवाचक न्यायाधिकरण अपने स्वयं की कार्यविधि का निर्धारण करेगा और विवाचक के व्यय का बंटवारा समान रूप से दोनों संविदाकारी पक्षों के मध्य होगा।

अनुच्छेद-17

बहुपक्षीय हवाई अभिसमयों की प्रयोज्यता

1. जिस हद तक अभिसमय के उपबंध इस करार के अंतर्गत स्थापित विमान सेवाओं के लिए प्रयोज्य हैं, वे इस करार की अवधि के लिए संविदाकारी पक्षों के बीच अपने वर्तमान रूप में इस तरह प्रभावी रहेंगे जैसे कि वे इस करार के अभिन्न अंग हों वे तब तक प्रभावी रहेंगे जब तक दोनों संविदाकारी पक्ष अभिसमय में किए गए किसी संशोधन का अनुसमर्थन नहीं कर देते जो विधिवत् लागू हो गए हों, ऐसे मामले में यथा संशोधित अभिसमय इस करार की अवधि तक लागू होगा।

2. यदि दोनों संविदाकारी पक्षों के संबंध में कोई सामान्य बहुपक्षीय हवाई अभिसमय प्रभाव में आता है तो ऐसे अभिसमय के उपबंध अभिभावी होंगे।।

अनुच्छेद-18

समाप्त करना

दोनों में से कोई भी संविदाकारी पक्ष किसी भी समय दूसरे संविदाकारी पक्ष को इस करार को समाप्त करने हेतु अपनी इच्छा के बारे में लिखित नोटिस दे सकता है। ऐसा नोटिस साथ ही अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को भी भेजा जाएगा। यदि ऐसा नोटिस

दिया जाता है तो ऐसे मामले में दूसरे संविदाकारी पक्ष को नोटिस प्राप्त होने की तारीख से बारह महीने के बाद यह करार समाप्त हो जाएगा बशर्ते कि यह नोटिस उक्त अवधि के समाप्त होने से पहले सहमति से वापस न ले लिया गया हो। दूसरे संविदाकारी पक्ष से पावती की सूचना प्राप्त न होने की स्थिति में अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन को इस नोटिस की प्राप्ति के चौदह दिन बाद उक्त नोटिस प्राप्त हुआ मान लिया जाएगा।

अनुच्छेद-19
पंजीकरण

यह करार और उसमें किया गया कोई आशोधन अंतरराष्ट्रीय नागर विमानन संगठन से पंजीकृत होगा।

अनुच्छेद-20
प्रवर्तन में आना

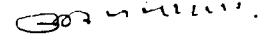
दोनों संविदाकारी पक्ष राजनयिक टिपणियों के आदान-प्रदान के द्वारा एक दूसरे को अधिसूचित करेंगे कि उनकी परस्पर अपेक्षाएं पूरी कर ली गई हैं। यह करार दोनों टिपणियों में से बाद वाली तारीख को प्रवर्तन में आएगा। जिसके साक्ष्य में, अघोहस्ताक्षरकर्ताओं ने अपनी-अपनी सरकारों से विधिवत् रूप से प्राधिकृत होने के पश्चात् इस करार पर हस्ताक्षर कर दिए हैं।

.....¹.....²..... में दिनांक 20.02.2001 को लिथुआनियाई, अंग्रेजी और हिन्दी भाषाओं में तीन मूल प्रतियों में निष्पादित किया गया जिसके सभी पाठ समान रूप से प्रामाणिक हैं। निर्वचन में कोई मतभेद होने पर अंग्रेजी पाठ मान्य होगा।

कृते लिथुआनिया गणतंत्र सरकार



कृते भारत गणतंत्र



**अनुबंध
(मार्ग अनुसूची)**

खण्ड-1

1. भारत गणतंत्र सरकार द्वारा नामित विमानकम्पनी (कम्पनियों) को निम्नलिखित मार्गों पर दोनों दिशाओं में सहमत सेवाएं प्रचालित करने का अधिकार होगा:-

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
1	2	3	4
भारत में स्थल	सहमति होनी है	विलनियस	सहमति होनी है

खण्ड-2

- लिथुआनिया गणतंत्र सरकार की नामित विमानकम्पनी (कंपनियों) को निम्नलिखित मार्गों पर दोनों दिशाओं में सहमत सेवाएं प्रचालित करने का अधिकार होगा:-

उद्गम स्थल	मध्यवर्ती स्थल	गंतव्य स्थल	परे के स्थल
1	2	3	4
लिथुआनिया में स्थल	सहमति होनी है	दिल्ली	सहमति होनी है

टिप्पणी:-

1. किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित कम्पनी (विमानकम्पनियों) किसी अथवा सभी उड़ानों पर उक्त किसी भी मध्यवर्ती स्थलों अथवा परे के स्थलों पर अवतरण को छोड़ सकती है बशर्ते कि उन मार्गों पर सहमत सेवाएं विमानकम्पनी को नामित करने वाले संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र से आरंभ/समाप्त होता हो।
2. अविनिर्दिष्ट मध्यवर्ती और/अथवा परे के स्थलों पर प्रचालन पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का प्रयोग किये बिना दोनों में से किसी भी संविदाकारी पक्ष की नामित विमान कम्पनी (कम्पनियों) द्वारा किया जा सकता है।

3. मध्यवर्ती स्थलों अथवा परे के स्थलों के बीच किसी भी प्रकार के पंचम स्वतंत्रता यातायात अधिकारों का निर्वाह नहीं किया जायेगा तथा ऐसा दूसरे संविदाकारी पक्ष के राज्यक्षेत्र में नहीं किया जा सकता बशर्त कि इस संबंध में कोई करार दोनों संविदाकारी पक्षों के बीच न कर लिया गया हो।

[LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN]

**LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS
IR
INDIJOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS**

S U S I T A R I M A S

DĖL ORO SUSISIEKIMO

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Indijos Respublikos Vyriausybė, šiame Susitarime toliau vadinamos “Susitariančiosiomis Šalimis”,

būdamos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, pateiktos pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, dalyvės,

siekdamos skatinti abipusius ryšius civilinės aviacijos srityje ir sudaryti susitarią dėl oro susisieki mo tarp atitinkamų savo teritorijų,

s u s i t a r e:

I STRAIPSNIS

Sąvokos

Šiame Susitarime, jei kontekstas nereikalauja kitaip:

- a) sąvoka “vadovaujančios aviacijos institucijos” reiškia Lietuvos Respublikoje – Susisieki mo ministeriją, Indijos Respublikoje – Civilinės aviacijos generalinį direktorių, arba abiem atvejais bet kurį asmenį ar instituciją, įgaliotą vykdyti funkcijas, kurias dabar vykdo minėtos institucijos;
- b) sąvoka “Konvencija” reiškia Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją, pateiktą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir visus Konvencijos priedus, priimtus pagal jos 90 straipsnį, ir visas Konvencijos arba priedų pataisas, priimtas pagal Konvencijos 90 arba 94 straipsnius, jeigu tie priedai ir pataisos yra įsigalioję abiem Susitariančiosioms Šalims;
- c) sąvoka “paskirtoji aviakompanija” reiškia aviakompaniją, paskirtą ir įgaliotą pagal šio Susitarimo 3 straipsnį;
- d) sąvoka “teritorija” valstybei turi reikšmę, apibrėžtą Konvencijos 2 straipsnyje;
- e) sąvokos “oro susisieki mas”, “tarptautinis oro susisieki mas”, “aviakompanija” ir “tūpimas nekomerciniais tikslais” turi reikšmes, atitinkamai apibrėžtas Konvencijos 96 straipsnyje;
- f) sąvoka “šis Susitarimas” reiškia šį Susitarimą, jo priedą ir visas šio Susitarimo arba jo priedo pataisas;

- g) sąvoka “naudotojo rinkliavos” reiškia aviakompanijoms kompetentingos institucijos skiriamas arba leidžiamas skirti rinkliavas už oro uosto turto ar įrenginių arba oro navigacijos įrenginių, įskaitant susijusias paslaugas ir įrenginius, teikimą naudoti orlaiviams, jų įguloms, keleiviams ir kroviniams.

2 STRAIPSNIS

Teisių suteikimas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis suteikia kitai Susitariančiajai Šaliai šiame Susitarime nurodytas teises, kad būtų pradėtas ir vykdomas reguliarus tarptautinis oro susisiekimas šio Susitarimo priede atitinkamame skirsnyje nurodytais maršrutais. Toks susisiekimas ir maršrutai toliau yra atitinkamai vadinami “sutartasis susisiekimas” ir “nurodyti maršrutai”.
2. Laikydamosi šio Susitarimo nuostatų, kiekvienos Susitariančiosios Šalies paskirtoji aviakompanija (-os) turi šias teises:
 - a) netupiant perskristi kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją;
 - b) tūpti kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje nekomerciniais tikslais; ir
 - c) nurodytu maršrutu vykdydama sutartąjį susisiekimą, kiekvienos Susitariančiosios Šalies paskirtoji aviakompanija (-os) taip pat turi teisę kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje šio Susitarimo priede nurodytuose to maršruto punktuose įlaipinti ir išlaipinti keleivius, pakrauti ir iškrauti krovinius bei paštą, skyrium arba kartu gabenamus į Susitariančiąją Šalį ar iš jos.
3. Laikydamosi šio Susitarimo 3 straipsnio 3 ir 4 dalių nuostatų, kiekvienos Susitariančiosios Šalies aviakompanijos, kurios nėra paskirtos pagal šio Susitarimo 4 straipsnį, taip pat turi teises, nurodytas šio straipsnio 2 dalies a ir b punktuose.
4. Nė viena šio straipsnio 2 dalies nuostata nesuteikia vienos Susitariančiosios Šalies paskirtajai aviakompanijai (-oms) teisės kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje įlaipinti keleivius ir pakrauti krovinius, įskaitant paštą, ir gabenti juos į kitą tos kitos Susitariančiosios Šalies teritorijos punktą.

3 STRAIPSNIS

Aviakompanijų paskyrimas ir įgaliojimas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis turi teisę raštu paskirti kitai Susitariančiajai Šaliai iki dviejų aviakompanijų sutartajam susisiekimui nurodytais maršrutais vykdyti ir tokį paskyrimą atšaukti arba pakeisti.

2. Gavusi tokį paskyrimą, kita Susitariančioji Šalis, laikydama šio straipsnio 3 ir 4 dalių nuostatų, paskirtajai aviakompanijai (-oms) nedelsdama suteikia atitinkamą veiklos leidimą (-us).

3. Vienos Susitariančiosios Šalies vadovaujančiosios aviacijos institucijos gali reikalauti, kad kitos Susitariančiosios Šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų atitinkanti įstatymuose ir kituose teisės aktuose keliamas sąlygas, kurias tokios institucijos pagal Konvencijos nuostatas paprastai taiko tarptautiniam oro susisiekimui.

4. Kiekviena Susitariančioji Šalis turi teisę atsisakyti suteikti šio straipsnio 2 dalyje nurodytą leidimą (-us) arba nustatyti, jos manymu, būtinas sąlygas, kuriomis paskirtoji aviakompanija naudotųsi šio Susitarimo 2 straipsnyje nurodytomis teisėmis, jei ta Susitariančioji Šalis nėra įsitikinusi, kad gana didelė tos aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga jos kontrolė priklauso ją paskyrusiai Susitariančiajai Šaliai arba jos nacionaliniams subjektams. Šioje straipsnio dalyje "gana didelė nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė" reiškia, kad visais atvejais, kai paskirtoji aviakompanija vykdo susitartąjį susisiekimą sudarydama sutartis (išskyrus finansines nuomos sutartis) su kurios nors kitos šalies ar Vyriausybės arba kurios nors kitos šalies nacionalinių subjektų aviakompanija, nelaikoma, kad aviakompaniją skiriančiai Susitariančiajai Šaliai arba jos nacionaliniams subjektams priklauso gana didelė paskirtosios aviakompanijos turto dalis ir veiksminga kontrolė, jei Susitariančiajai Šaliai arba jos nacionaliniams subjektams, be paskirtosios aviakompanijos gana didelės turto dalies, taip pat nepriklauso:

- a) paskirtosios aviakompanijos veiksminga valdymo kontrolė; ir
- b) paskirtosios aviakompanijos gana didelės orlaivių ir įrangos dalies nuosavybė ir veiksminga kontrolė.

5. Paskirta ir įgaliota aviakompanija gali pradėti vykdyti sutartąjį susisiekimą, jei ta aviakompanija atitinka šio Susitarimo taikytinas nuostatas.

4 STRAIPSNIS

Veiklos leidimų atšaukimas arba sustabdymas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis pasilieka sau teisę atšaukti arba sustabdyti kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai aviakompanijai suteiktą veiklos leidimą arba nustatyti, jos manymu, būtinas sąlygas naudotis šio Susitarimo 2 straipsnio 2 dalyje nurodytomis teisėmis:

- a) jei ji nėra įsitikinusi, kad gana didelė tos aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso aviakompaniją skiriančiai Susitariančiajai Šaliai arba tokios Susitariančiosios Šalies nacionaliniams subjektams; arba
- b) jei ta aviakompanija nesilaiko tas teises suteikiančios Susitariančiosios Šalies įstatymų ir (arba) kitų teisės aktų; arba
- c) bet kuriuo kitu atveju, jei aviakompanija nesilaiko šiame Susitarime nustatyty sąlygų.

2. Išskyrus tuos atvejus, kai šio straipsnio 1 dalyje minėtas nedelstinas veiklos leidimo atšaukimas ar sustabdymas arba sąlygų nustatymas yra būtini siekiant sustabdyti tolesnį įstatymų ir (arba) kitų teisės aktų pažeidinėjimą, tokia teise naudojasi tik pasikonsultavus su kitos Susitariančiosios Šalies oro susisiekimo institucijomis pagal šio Susitarimo 15 straipsnį.

5 STRAIPSNIS

Naudotojo rinkliavos

1. Nė viena Susitariančioji Šalis nenustato arba neleidžia nustatyti kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai aviakompanijai (-oms) didesnių naudotojo rinkliavų už tas, kurios yra nustatytos savo aviakompanijoms, vykdančioms panašų tarptautinį oro susisiekimą.

2. Kiekviena Susitariančioji Šalis skatina savo kompetentingų rinkliavas nustatančių institucijų ir aviakompanijų, kurios naudojasi tų rinkliavas nustatančių institucijų teikiamomis paslaugomis ir įrenginiais, konsultacijas dėl naudotojo rinkliavų, jei praktiškai įmanoma, per toms aviakompanijoms atstovaujančias organizacijas. Apie visus pasiūlymus keisti naudotojo rinkliavą tokiems naudotojams galėtų būti pranešama iš anksto, kad jie galėtų pirma pakeitimų pareikšti savo nuomonę.

6 STRAIPSNIS

Muitai

1. Vienos Susitariančiosios Šalies paskirtosios aviakompanijos (-ų) tarptautinį oro susisiekimą vykdančios orlaiviai, taip pat jų nuolatinė įranga, tokiuose orlaiviuose esantys degalai ir tepalai bei orlaivių atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir rūkalus) yra atleidžiami nuo visų muitų, apžiūros mokesčių ir kitų muitų ar rinkliavų atvykus į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją, jei tokia įranga ir atsargos tol, kol jos bus išgabentos, lieka orlaiviuose.

2. Nuo šio straipsnio 1 dalyje nurodytų muitų, mokesčių ir rinkliavų, išskyrus mokesčius, grindžiamus suteiktos paslaugos kaina, taip pat atleidžiami:

- a) orlaivių atsargos (įskaitant maistą, gėrimus ir rūkalus), įvežtos į kurios nors Susitariančiosios Šalies teritoriją arba joje patiekto ir paimtos priimtiniais kiekiais naudoti kitos Susitariančiosios Šalies išskrendančiame orlaivyje, vykdančiame paskirtosios aviakompanijos tarptautinį oro susisiekimą;
- b) atsarginės dalys, įskaitant variklius, įvežtos į kurios nors Susitariančiosios Šalies teritoriją kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautinio oro susisiekimo orlaiviams naudoti ar remontuoti;
- c) degalai, tepalai ir suvartojamų techninių reikmenų atsargos, įvežtos į kurios nors Susitariančiosios Šalies teritoriją arba joje patiekto naudoti orlaivyje,

vykdančiame kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios aviakompanijos tarptautinį oro susisiekimą, net jei šios atsargos yra naudotinos kelionės virš Susitariančiosios Šalies, kurioje jos buvo paimtos, metu;

3. Gali būti reikalaujama, kad šio straipsnio 2 dalyje nurodytą įrangą ir atsargas prižiūrėtų arba kontroliuotų muitinė.

4. Abipusiškumo pagrindu nuo visų muitų ir mokesčių gali būti atleidžiama paskirtosios aviakompanijos naudotina reklaminė ir informacinė medžiaga, transporto dokumentai, išskyrus mokesčius, grindžiamus suteiktos paslaugos kaina.

5. Susitariančiosios Šalies orlaiviuose nuolat vežiojama įranga, taip pat juose laikomos medžiagos ir atsargos gali būti iškraunamos kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje tik tos teritorijos muitinės leidimu. Tokiu atveju jos gali būti paliktos muitinės priežiūrai, kol bus išgabentos arba kitaip panaudotos pagal muitinės taisykles.

6. Bagažas ir kroviniai, gabenami tiesioginiu tranzitu per Susitariančiosios Šalies teritoriją, yra atleidžiami nuo muitų ir kitų mokesčių, kurie nėra grindžiami atskridimo ar išskridimo metu suteiktų paslaugų kaina.

7 STRAIPSNIS

Atstovavimas

1. Abipusiškumo pagrindu vienos Susitariančiosios Šalies paskirtajai aviakompanijai kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje leidžiama turėti savo atstovus ir komercinį, naudojimo ir techninį personalą, reikalingą sutartajam susisiekimui vykdyti.

2. Tokioms reikmėms paskirtoji aviakompanija savo nuožiūra gali naudoti savo personalą arba naudotis kitos organizacijos, įmonės ar aviakompanijos, veikiančios kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje ir turinčios leidimą teikti tokias paslaugas tos Susitariančiosios Šalies teritorijoje, paslaugomis.

3. Atstovai ir personalas laikosi kitoje Susitariančiojoje Šalyje galiojančių įstatymų ir kitų teisės aktų, o pagal tuos įstatymus ir kitus teisės aktus ta Susitariančioji Šalis abipusiškumo pagrindu šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems atstovams bei personalui kuo skubiau išduoda reikiamus leidimus dirbti, darbo vizas ir kitus panašius dokumentus.

4. Remdamasi abipusiškumo principu, kiekviena Susitariančioji Šalis suteikia kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai aviakompanijai (-oms) teisę savo teritorijoje tiesiogiai ir, jos nuožiūra, per įgaliotinius pardavinėti oro susisiekimo paslaugas. Kiekviena paskirtoji aviakompanija turi teisę pardavinėti ir kiekvienas asmuo yra laisvas pirkti tokias paslaugas pagal Susitariančiosios Šalies, kurioje tokie sandoriai sudaromi, nacionalinius įstatymus.

8 STRAIPSNIS

Istatymų taikymas

1. Vienos Susitariančiosios Šalies įstatymai ir kiti teisės aktai, reglamentuojantys tarptautinį susisiekimą vykdančių orlaivių atskridimą į jos teritoriją ir išskridimą iš jos arba tokių orlaivių naudojimą ir skraidymą jos teritorijoje, yra taikomi kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviams.
2. Vienos Susitariančiosios Šalies įstatymai ir kiti teisės aktai, reglamentuojantys keleivių, įgulų ir krovinių, įskaitant pašta, įvežimą į jos teritoriją, buvimą joje ir išvežimą iš jos, taip pat susijusieji su pasais, muitine, valiuta, sveikatos reikalavimais ir karantinu, yra taikomi kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviais skrendantiems keleiviams, įguloms, gabenamiems kroviniams ir paštui, kol jie yra minėtoje teritorijoje.
3. Taikydama savo muitinės, imigracijos, karantino ir panašias taisykles, nė viena iš Susitariančiųjų Šalių savo ar bet kuriai kitai aviakompanijai nesuteikia daugiau teisių negu kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai aviakompanijai, vykdančiai panašų tarptautinį oro susisiekimą.
4. Keleiviams, vykstantiems tiesioginiu tranzitu per Susitariančiosios Šalies teritoriją yra taikomos tik supaprastintos kontrolės procedūros. Tiesioginiu tranzitu gabenamas bagažas ir kroviniai yra atleidžiami nuo muitų ir kitų panašių mokesčių.

9 STRAIPSNIS

Sutartojų susisiekimo vykdymo principai

1. Abiejų Susitariančiųjų Šalių paskirtosios aviakompanijos turi priimtinas ir lygias galimybes tarp jų atitinkamų teritorijų nurodytais maršrutais vykdyti sutartąjį susisiekimą.
2. Vykdydama sutartąjį susisiekimą, kiekvienos Susitariančiosios Šalies paskirtoji aviakompanija (-os) atsižvelgia į kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios aviakompanijos (-ų) interesus, kad nepakenktų pastarosios vykdomam susisiekimui tuo pačiu maršrutu (-ais) arba jo (jų) dalimi.
3. Paskirtųjų aviakompanijų sutartajam susisiekimui skirtina talpa visų pirma priklauso nuo apytikriai apskaičiuotų tarp Susitariančiųjų Šalių teritorijų keliaujančių asmenų oro transporto poreikių.
4. Remiantis pirmesnėse straipsnio dalyse išdėstytais principais, dėl kiekvienos Susitariančiosios Šalies paskirtosios aviakompanijos (-ų) skirtinos talpos ir vykdytino susisiekimo dažnumo susitaria Susitariančiųjų Šalių vadovaujančiosios aviacijos institucijos.
5. Bet koks Susitariančiosios Šalies paskirtosios aviakompanijos (-ų) skirtinos talpos ir (arba) susisiekimo dažnumo padidinimas yra grindžiamas visų pirma padidėjusiais eismo

tarp Susitariančiųjų Šalių teritorijų poreikiais ir sprendžiamas abiejų vadovujančiųjų aviacijos institucijų susitarimu. Laukiant tokio susitarimo arba sprendimo, laikomasi jau galiojančių susitarimų dėl talpos ir dažnumo.

10 STRAIPSNIS

Veiklos informacijos teikimas

1. Kiekvienos Susitariančiosios Šalies vadovujančiosios aviacijos institucijos gali reikalauti, kad kitos Susitariančiosios Šalies paskirtoji aviakompanija (-os) ne vėliau kaip prieš šešiasdešimt (60) dienų iki sutartojo susisiekimo pradžios pateiktų joms svarstyti ir tvirtinti informaciją apie susisiekimo rūšį ir jo dažnumą, naudotinių orlaivių tipą ir skrydžių tvarkaraščius. Panaši informacija iš anksto ne mažiau kaip prieš trisdešimt (30) dienų taip pat yra teikiama darant bet kokius sutartojo susisiekimo vykdymo pakeitimus.
2. Paskirtoji aviakompanija (-os) taip pat teikia bet kokią kitą informaciją, kurios gali prireikti, kad kitos Susitariančiosios Šalies vadovujančiosios aviacijos institucijos įsitikintų, jog deramai laikomasi šio Susitarimo reikalavimų.

11 STRAIPSNIS

Statistikos duomenų teikimas

1. Vienos Susitariančiosios Šalies vadovujančiosios aviacijos institucijos kitos Susitariančiosios Šalies vadovujančiosioms aviacijos institucijoms teikia arba užtikrina, kad paskirtoji aviakompanija kas mėnesį teiktų statistikos duomenis apie sutartąjį susisiekimą į tos kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją ir iš jos, nurodydamos įlaipinimo ir išlaipinimo punktus. Tokie statistikos duomenys teikiami kuo greičiau kiekvienam mėnesiui pasibaigus, bet ne vėliau kaip per trisdešimt (30) dienų nuo to mėnesio pabaigos.
2. Kiekvienos Susitariančiosios Šalies vadovujančiosios aviacijos institucijos paprašytos teikia arba užtikrina, kad jos paskirtoji aviakompanija (-os) teiktų kitos Susitariančiosios Šalies vadovujančiosioms aviacijos institucijoms statistikos duomenis apie eismo į tos kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją ir iš jos išskridimo ir paskirties punktus per tame prašyme nurodytą kokį nors laikotarpį, neviršijantį vieno TOTA eismo sezono.
3. Dėl papildomų eismo statistikos duomenų, kurių gali paprašyti vienos Susitariančiosios Šalies vadovujančiosios aviacijos institucijos, abipusiškai tariaisi ir susitaria abiejų Susitariančiųjų Šalių vadovujančiosios aviacijos institucijos.

12 STRAIPSNIS

Tarifai

1. Paskesnėse šio straipsnio dalyse sąvoka "tarifai" reiškia kainas, mokamas už keleivių ir krovinių gabenimą, ir sąlygas, kuriomis šios kainos mokamos, įskaitant atstovavimo ir kitų papildomų paslaugų kainas ir sąlygas, bet išskyrus atlygį už pašto gabenimą ir jo sąlygas.
2. Tarifai, kuriuos vienos Susitariančiosios Šalies paskirtoji aviakompanija (-os) taiko už gabenimą į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją arba iš jos, turi būti pagrįsto dydžio, deramai atsižvelgiant į visus svarbius faktorius, tokius kaip naudojimo išlaidos, pagrįstas pelnas ir kitų aviakompanijų tarifai.
3. Dėl šio straipsnio 1 dalyje nurodytų tarifų, jei galima, susitaria abiejų Susitariančiųjų Šalių paskirtosios aviakompanijos, o toks susitarimas, kada tik galima, yra sudaromas laikantis Tarptautinės oro transporto asociacijos procedūrų.
4. Sutartieji tarifai pateikiami tvirtinti abiejų Susitariančiųjų Šalių vadovaujančiosioms aviacijos institucijoms ne vėliau kaip per šešiasdešimt (60) dienų iki pasiūlytos jų įvedimo datos. Ypatingais atvejais, minėtoms institucijoms susitarus, šis laikotarpis gali būti sutrumpintas.
5. Patvirtinimas gali būti pareikštas tiesiogiai. Jei per trisdešimt (30) dienų nuo tarifų pateikimo tvirtinti pagal šio straipsnio 4 dalį dienos nėra viena iš vadovaujančiųjų aviacijos institucijų nepareiškia nepritarimo, tie tarifai laikomi patvirtintais. Jei teikimo laikotarpis, kaip nurodyta šio straipsnio 4 dalyje, yra sutrumpinamas, vadovaujančiosios aviacijos institucijos gali susitarti, kad laikotarpis, per kurį turi būti pranešta apie nepritarimą, būtų trumpesnis negu trisdešimt (30) dienų.
6. Jei dėl tarifo nesutariama pagal šio straipsnio 3 dalį arba jei per laikotarpį, taikomą pagal šio straipsnio 5 dalį, vienos Susitariančiosios Šalies vadovaujančiosios aviacijos institucijos praneša kitos Susitariančiosios Šalies vadovaujančiosioms aviacijos institucijoms, kad jos nepritaria pagal šio straipsnio 3 dalies nuostatas sutartajam tarifui, abiejų Susitariančiųjų Šalių vadovaujančiosios aviacijos institucijos siekia nustatyti tarifą abipusiu susitarimu.
7. Jei vadovaujančiosios aviacijos institucijos negali susitarti dėl tarifo, pateikto joms pagal šio straipsnio 4 dalį, arba dėl tarifo nustatymo pagal šio straipsnio 6 dalį, jų ginčas sprendžiamas pagal šio Susitarimo 16 straipsnio nuostatas.
8. Pagal šio straipsnio nuostatas nustatytas tarifas galioja tol, kol nustatomas naujas tarifas. Tačiau tarifo galiojimo laikas nepratęsiamas pagal šią straipsnio dalį ilgiau kaip dvylikai (12) mėnesių nuo tos dienos, kurią būtų pasibaigęs jo galiojimo laikas.

13 STRAIPSNIS

Pajamų pervedimas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis suteikia kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai aviakompanijai (-oms) teisę pervesti į savo pagrindinę įstaigą pirmosios Susitariančiosios Šalies teritorijoje gautų ir išlaidas viršijančių pajamų perviršį. Tokie pervedimai yra atliekami bet kuria konvertuojama valiuta pagal Susitariančiosios Šalies, kurios teritorijoje buvo gautos pajamos, užsienio valiutos keitimo taisykles.
2. Tokie pervedimai yra atliekami remiantis atsiskaitymui valiuta nustatytu oficialiu valiutų kursu arba, jei nėra oficialių valiutų kursų, atsiskaitymui valiuta vyraujančiais užsienio valiutų rinkos kursais.
3. Jei tarp abiejų Susitariančiųjų Šalių galioja specialūs susitarimai dėl atsiskaitymų, lėšoms pervesti pagal šio straipsnio 1 dalį yra taikomos tokių susitarimų nuostatos.

14 STRAIPSNIS

Aviacijos saugumas

1. Laikydamosi savo teisių ir pareigų pagal tarptautinę teisę, Susitariančiosios Šalys dar kartą patvirtina, kad jų pareiga viena kitai ginti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėto kišimosi veiksmų yra sudedamoji šio Susitarimo dalis. Neribodamos savo teisių ir pareigų pagal tarptautinę teisę bendrumo, Susitariančiosios Šalys konkrečiai veikia laikydamosi 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje pasirašytos Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų orlaiviuose padarytų veiksmų, 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje pasirašytos Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivių pagrobimu, 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje pasirašytos Konvencijos dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, ir 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje pasirašyto Protokolo dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose nuostatų.
2. Susitariančiosios Šalys paprašytos teikia viena kitai visą reikalingą pagalbą, kad sustabdytų neteisėto civilinių orlaivių grobimo veiksmus ir kitus neteisėtus veiksmus, keliančius grėsmę tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų ir oro navigacijos įrenginių saugai ar kokiai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui.
3. Šalių tarpusavio santykiai grindžiami Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos nustatytais ir Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos prieduose numatytais aviacijos saugumo nuostatomis, jei tokios saugumo nuostatos Šalims yra taikytinos. Jos reikalauja, kad jose įregistruoti orlaivių naudotojai arba orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė verslo vieta arba nuolatinė gyvenamoji vieta yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai laikytųsi tokių aviacijos saugumo nuostatų.
4. Kiekviena Susitariančioji Šalis sutinka, kad iš tokių orlaivių naudotojų gali būti reikalaujama laikytis šio straipsnio 3 dalyje nurodytų aviacijos saugumo nuostatų, kurių atskrendant į jos teritoriją, išskrendant iš jos ir joje būnant reikalauja kita Susitariančioji Šalis. Kiekviena Susitariančioji Šalis užtikrina, kad jos teritorijoje būtų veiksmingai

taikomos priemonės, kad būtų apsaugoti orlaiviai ir patikrinti keleiviai, įgula, įnešami į orlaivį daiktai, bagažas, kroviniai ir orlaivio atsargos prieš ir per įlaipinimą arba orlaivio pakrovimą. Kiekviena Susitariančioji Šalis taip pat palankiai atsižvelgia į kitos Susitariančiosios Šalies prašymą imtis deramų specialių saugumo priemonių kilus grėsmei.

5. Įvykus incidentui arba kilus grėsmei, susijusiai su civilinio orlaivio neteisėtu užgrobimu arba kitais neteisėtais veiksmais, nukreiptais prieš tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų arba oro navigacijos įrenginių saugą, Susitariančiosios Šalys padeda viena kitai sudarydamos palankias sąlygas ryšiams ir kitoms atitinkamoms priemonėms, kuriomis siekiama greitai ir saugiai tokį incidentą nutraukti arba pašalinti jo grėsmę.

6. Kiekviena Susitariančioji Šalis imasi, jos manymu, tinkamų priemonių užtikrinti, kad neteisėtai užgrotas orlaivis arba orlaivis, prieš kurį buvo imtasi kitų neteisėtų veiksmų, nutūpęs jos teritorijoje, būtų sulaikytas žemėje, jeigu jo išskridimas nėra būtinas dėl svarbiausios žmonių gyvybių išsaugojimo pareigos. Jei tik įmanoma, tokių priemonių imamasi remiantis tarpusavio konsultacijomis.

15 STRAIPSNIS

Pakeitimai

1. Jei kuri nors iš Susitariančiųjų Šalių mano, jog norėtų pakeisti kurią nors šio Susitarimo nuostatą, ji gali prašyti konsultacijų su kita Susitariančiąja Šalimi; tokios vadovaujančiųjų aviacijos institucijų konsultacijos, kurios gali vykti žodžiu arba susirašinėjant, prasideda per šešiasdešimt (60) dienų nuo to prašymo pateikimo, jeigu Susitariančiosios Šalys nesusitarė kitaip.

2. Kiekvienas taip sutartas pakeitimas įsigalioja jį įteisinus abiejų Susitariančiųjų Šalių vidaus įstatymų nustatyta tvarka ir patvirtinus diplomatinių notų pasikeitimu.

3. Šio Susitarimo priedo pakeitimai gali būti daromi tiesioginiu vadovaujančiųjų aviacijos institucijų susitarimu ir įsigalioja pasikeitus atitinkamais laiškais.

16 STRAIPSNIS

Ginčų sprendimas

1. Kilus bet kokiam ginčui dėl šio Susitarimo aiškinimo, Susitariančiųjų Šalių vadovaujančiosios aviacijos institucijos stengiasi jį išspręsti tarpusavio derybomis, kurioms nepavykus ginčas perduodamas spręsti Susitariančiosioms Šalims.

2. Jei Susitariančiosioms Šalims nepavyksta išspręsti ginčo derybomis, jos gali susitarti perduoti ginčą spręsti tam tikram asmeniui ar organizacijai. Jei taip nesusitariama, tas ginčas vienos ar kitos Susitariančiosios Šalies prašymu gali būti perduotas spręsti trijų arbitrų specialiam teismui, kiekvienai Susitariančiąjai Šaliai turint galimybę paskirti po vieną arbitrą, o tiems dviem taip paskirtiesiems – paskirti trečiąjį. Kiekviena iš

Susitariančiųjų Šalių paskiria arbitrą per šešiasdešimt (60) dienų nuo tos dienos, kai viena Susitariančioji Šalis iš kitos diplomatiniais kanalais gauna pranešimą, kuriame prašoma, kad tą ginčą spręstų toks teismas, o trečiasis arbitras yra paskiriamas per kitas šešiasdešimt (60) dienų. Jei viena ar kita iš Susitariančiųjų Šalių per nurodytą laikotarpį nepasiūlo arbitro arba per nurodytą laikotarpį nepaskiriamas trečiasis arbitras, Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos prezidentas gali bet kurios Susitariančiosios Šalies prašymu paskirti arbitrą arba arbitrus pagal aplinkybes. Tokiu atveju trečiasis arbitras yra trečiosios valstybės nacionalinis subjektas ir atlieka specialaus arbitražo teismo pirmininko pareigas.

3. Susitariančiosios Šalys vykdo kiekvieną pagal šio straipsnio 2 dalį priimtą sprendimą.
4. Specialus arbitražo teismas nustato savo darbo tvarką, o arbitražo išlaidas lygiomis dalimis apmoka Susitariančiosios Šalys.

17 STRAIPSNIS

Daugiašalių oro susisiekimo konvencijų taikymas

1. Tokiu mastu, koku Konvencijos nuostatos yra taikomos šiuo Susitarimu nustatytam oro susisiekimui, jos tebegalioja Susitariančiosioms Šalims esama forma per šio Susitarimo galiojimo laiką kaip Sutarties sudedamoji dalis, nebent abi Susitariančiosios Šalys ratifikuoja koki nors reikiama tvarka įsigaliojusį Konvencijos pakeitimą ar papildymą, ir tokiu atveju per šios Sutarties galiojimo laiką lieka galioti Konvencija su pakeitimais ir papildymais.
2. Jei abiem Susitariančiosioms Šalims įsigalioja kokia nors bendra daugiašalė oro susisiekimo konvencija, remiamasi tos konvencijos nuostatomis.

18 STRAIPSNIS

Nutraukimas

Kiekviena Susitariančioji Šalis gali bet kada raštu pranešti kitai Susitariančiajai Šaliai apie savo ketinimą nutraukti šį Susitarimą. Toks pat pranešimas tuo pačiu metu yra siunčiamas Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai. Apie tai pranešus, šis Susitarimas nutraukiamas praėjus dvylikai mėnesių nuo tos dienos, kai kita Susitariančioji Šalis gauna tą pranešimą, jei pranešimas apie nutraukimą neatšaukiamas pagal susitarimą iki šio laikotarpio pabaigos. Jei nėra kitos Susitariančiosios Šalies pripažinimo, kad pranešimas gautas, jis yra laikomas gautu praėjus keturiolikai dienų nuo tos dienos, kai tą pranešimą gauna Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija.

19 STRAIPSNIS

Įregistravimas

Šis Susitarimas ir kiekvienas jos pakeitimas yra įregistruojami Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

20 STRAIPSNIS

Įsigaliojimas

Abi Susitariančiosios Šalys diplomatinėmis notomis praneša viena kitai, jog jos yra įvykdžiusios atitinkamus reikalavimus, kad šis Susitarimas įsigaliotų. Šis Susitarimas įsigalioja vėlesnės iš dviejų notų žymima data.

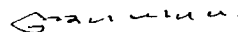
Tai patvirtindami, toliau nurodyti tinkamai savo Vyriausybių įgalioti asmenys pasirašė šį Susitarimą.

Pasirašytas NIU DELYJE, 2001 m. vasario.....20 d. trimis originaliais egzemplioriais lietuvių, hindi ir anglų kalbomis. Visi tekstai yra vienodai autentiški. Kilus kokiam nors aiškinimo nesutarimui, remiamasi tekstu anglų kalba.

**LIETUVOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS VARDU**



**INDIJOS RESPUBLIKOS
VYRIAUSYBĖS VARDU**



PRIEDAS

(Maršrutų tvarkaraštis)

I SKIRSNIS

Lietuvos Respublikos Vyriausybės paskirtoji aviakompanija (-os) turi teisę vykdyti sutartąjį susisiekimą abiem kryptimis šiais maršrutais:

Išskridimo punktai	Tarpiniai punktai	Atskridimo punktai	Punktai už maršruto ribų
Punktai Lietuvoje	Nurodomi susitariant	Delis	Nurodomi susitariant

II SKIRSNIS

Indijos Respublikos Vyriausybės paskirtoji aviakompanija (-os) turi teisę vykdyti susitartąjį susisiekimą abiem kryptimis šiais maršrutais:

Išskridimo punktai	Tarpiniai punktai	Atskridimo punktai	Punktai už maršruto ribų
Punktai Indijoje	Nurodomi susitariant	Vilnius	Nurodomi susitariant

Pastabos:

1. Kiekvienos iš Susitariančiųjų Šalių paskirtoji aviakompanija (-os) kurių nors arba visų skrydžių metu gali neužsukti į kuriuos nors tarpinius punktus arba punktus už maršruto ribų, jei sutartasis susisiekimas šiais maršrutais prasideda arba baigiasi aviakompaniją paskiriančios Susitariančiosios Šalies teritorijoje esančiame punkte.
2. Susisiekimą su nurodytais tarpiniais punktais ir (arba) punktais už maršruto ribų abiejų Susitariančiųjų Šalių paskirtosios aviakompanijos gali vykdyti nesinaudodamos penktosios judėjimo laisvės teisėmis.
3. Penktosios judėjimo laisvės teisėmis nesinaudojama tarp tarpinių punktų arba punktų už maršrutų ribų ir kitos Susitariančiosios Šalies teritorijos, nebent Susitariančiosios Šalys dėl to susitaria.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE L'INDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République de l'Inde, ci-après dénommés les "Parties contractantes",

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

Désireux de resserrer leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République de Lituanie, le Ministère des transports et des communications et, dans le cas de la République de l'Inde, le Directeur général de l'aviation civile, ou dans les deux cas, toute autre personne ou tout autre organisme habilité à exercer les fonctions attribuées actuellement auxdites autorités;

b) Le terme "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée au titre de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement à la Convention ou aux annexes adoptés au titre des articles 90 ou 94 de ladite Convention, dans la mesure où ces annexes ou amendements ont pris effet pour les deux Parties contractantes;

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

d) Le terme "territoire", en ce qui concerne un Etat, a le sens que leur donne l'article 2 de la Convention;

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

f) L'expression "le présent Accord" s'applique également à l'annexe audit Accord et à tout amendement apporté à l'annexe ou au présent Accord;

g) L'expression "redevances d'usage" s'entend des sommes demandées aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes, ou autorisées par celles-ci, pour l'utilisation des aéroports ou de leurs installations ou de leurs installations et services de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes, par des aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et marchandises.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord afin d'établir des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section appropriée de l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après appelés respectivement "les services convenus" et "les routes indiquées".

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante jouit des droits suivants

a) Survoler sans y atterrir le territoire de l'autre Partie contractante;

b) Faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins non commerciales;

c) Pendant l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont également le droit d'embarquer ou de débarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante, en un point ou des points précisés pour cette route dans l'annexe au présent Accord, des passagers et des marchandises en trafic international, y compris du courrier, séparément ou ensemble.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 3 du présent Accord, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autre que celles désignées au titre de l'article 4 du présent Accord, jouissent des droits précisés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et habilitations des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante jusqu'à deux entreprises de transport aérien aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées et de retirer ou de modifier lesdites désignations.

2. Dès réception de ladite désignation, l'autre Partie contractante accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation ou les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de fournir la preuve qu'elle est pleinement qualifiée pour remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle peut

estimer nécessaires à l'exercice par l'entreprise de transport aérien désignée des droits précisés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants. Aux fins du présent paragraphe, l'expression "une part importante de la propriété et le contrôle effectif" signifie que dans tous les cas où l'entreprise de transport aérien désignée exploite les services convenus en concluant un accord (à l'exclusion des accords de crédit-bail) avec l'entreprise d'un autre pays ou le gouvernement ou des ressortissants d'un autre pays, la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou ses ressortissants ne sont pas considérés comme détenant une part importante et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien désignée, à moins que la Partie contractante ou ses ressortissants ne détiennent, outre une part majoritaire du capital de l'entreprise de transport aérien désignée,

- i) Le contrôle effectif de la gestion de l'entreprise de transport aérien;
- ii) La propriété et le contrôle effectif de la majeure partie de la flotte d'aéronefs et de l'équipement de l'entreprise de transport aérien désignée.

5. Une entreprise de transport aérien ainsi désignée et autorisée peut commencer l'exploitation des services aériens convenus, sous réserve que l'entreprise se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Révocation ou suspension des habilitations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante se réserve le droit de révoquer ou de suspendre l'habilitation d'exploitation accordée à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice des droits précisés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord:

- a) Dans tous les cas où elle n'est pas certaine qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants; ou
- b) Dans le cas où ladite entreprise de transport aérien manque de se conformer à la législation et/ou la réglementation normalement appliquées de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou
- c) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien manque de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que se poursuivent des infractions à la législation et/ou la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante conformément à l'article 15 du présent Accord.

Article 5. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante

des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage des consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et les installations fournis par les autorités responsables de la perception, consultations qui ont lieu, dans la mesure du possible, par l'intermédiaire des organisations représentant ces entreprises de transport aérien. Toute modification proposée des redevances d'usage est notifiée aux utilisateurs moyennant un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification.

Article 6. Droits de douane

1. Un aéronef exploité en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre 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 l'intérieur dudit aéronef, 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 qu'ils restent à bord jusqu'au moment où ils sont réexportés.

2. Sont également exonérés des taxes, droits 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 (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), introduites ou fournies sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et embarquées à bord, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'un aéronef quittant le territoire en question et exploité 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 réparation des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'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 lorsque ces approvisionnements doivent être consommés au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante où ils ont été embarqués.

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

4. Sont également exonérés de tous droits de douane et de taxes, en concertation, le matériel publicitaire et promotionnel et les documents de transport destinés à être utilisés

par l'entreprise de transport aérien désignée, à l'exception des redevances calculées en fonction du coût des services fournis.

5. L'équipement de bord normal, ainsi que les fournitures et les approvisionnements conservés à bord de l'aéronef d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières dudit territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés de quelque façon conformément aux règlements douaniers.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de droits de douane et autres redevances non calculées en fonction du coût des services rendus à l'arrivée ou au départ.

Article 7. Activités commerciales

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie Contractante sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à avoir sur le territoire de l'autre Partie leurs représentants et leur personnel commercial, opérationnel et technique, selon les besoins, s'agissant de l'exploitation des services convenus.

2. Ces besoins en personnel peuvent, au choix de l'entreprise de transport aérien désignée, être comblés par son propre personnel ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exploitant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer lesdites services sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont assujettis à la législation et à la réglementation en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément à ladite législation et réglementation, ladite Partie contractante, sur la base de la réciprocité et moyennant un délai minimum, accorde les permis, visas de travail ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent article.

4. Conformément au principe de réciprocité, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, le droit de vendre des services de transport aérien sur son territoire directement et, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre ces services de transport, et toute personne est libre de les acheter, conformément à la législation nationale de la Partie contractante où s'effectuent lesdites transactions.

Article 8. Applicabilité de la législation

1. La législation et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire et le départ de ce dernier d'un aéronef assurant des services aériens internationaux ou l'exploitation et la navigation dudit aéronef pendant sa présence sur son territoire, s'appliquent à un aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

2. La législation et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire et le départ de ce dernier de passagers, d'équipages et de marchandises, y compris le courrier, telles que celles concernant les passeports, les douanes, les devises, la santé et la quarantaine, s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Aucune des Parties contractantes n'accorde à sa propre entreprise de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien, la préférence sur l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante qui assure des services de transport international aérien similaires dans l'application de sa réglementation en matière de douanes, d'immigration, de quarantaine et autres règlements analogues.

4. Les passagers en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douanes et autres taxes similaires.

Article 9. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la possibilité d'exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas compromettre indûment les services aériens assurés par l'entreprise en question sur tout ou partie des mêmes routes.

3. La capacité offerte sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée doit être adaptée aux besoins du public en matière de transport entre les territoires des Parties contractantes.

4. Sur la base des principes énoncés dans les paragraphes précédents, la capacité offerte et la fréquence des services assurés par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Toute augmentation de la capacité offerte et/ou de la fréquence des services assurés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante est fondée essentiellement sur l'augmentation des besoins de trafic entre les territoires des Parties contractantes et fait l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques. En attendant que ces accords soient conclus, les autorisations de capacité et de fréquence déjà en vigueur sont maintenues.

Article 10. Communication d'informations en matière d'exploitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante demandent à leur entreprise ou leurs entreprises de transport aérien désignées de fournir, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, aux fins d'examen et d'approbation, soixante (60) jours

au moins avant la mise en exploitation des services convenus, tous renseignements concernant le type de service et sa fréquence, le type d'aéronef utilisé et les horaires. Des renseignements analogues doivent également être fournis trente (30) jours au moins avant l'entrée en vigueur de tout changement concernant l'exploitation des services convenus.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées fournissent également tout autre renseignement qui pourrait être nécessaire pour convaincre les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante que les conditions énoncées dans le présent Accord ont été dûment respectées.

Article 11. Fourniture de statistiques

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent ou font en sorte que leur entreprise ou leurs entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les relevés statistiques concernant le trafic transporté chaque mois sur les services convenus à destination et en provenance du territoire de ladite autre Partie contractante, indiquant les points d'embarquement et de débarquement dudit trafic. Ces statistiques sont fournies le plus rapidement possible après la fin de chaque mois, mais trente (30) jours au plus tard suivant le mois auquel elles se rapportent.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante, sur demande, fournissent ou font en sorte que leur entreprise ou leurs entreprises de transport aérien désignées fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante les relevés statistiques concernant l'origine et la destination véritables du trafic transporté à destination et en provenance du territoire de ladite autre Partie contractante pendant une période n'excédant pas un trafic saisonnier de l'IATA, tel que précisé dans la demande.

3. Toutes données statistiques supplémentaires sur le trafic que les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourraient désirer font l'objet, sur demande, d'une discussion et d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 12. Tarifs

1. Aux fins des paragraphes qui suivent, le terme "tarifs" désigne les prix perçus pour le transport des passagers et des marchandises, ainsi que les conditions régissant l'application de ces prix, y compris les commissions et les conditions d'agence et autres services auxiliaires, mais non compris la rémunération ou les conditions pour le transport du courrier.

2. Les tarifs appliqués par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante 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, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien.

3. Chaque fois que possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont convenus d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien des deux Parties

contractantes et ledit accord est, dans la mesure du possible, réalisé suivant les procédures de l'Association du transport aérien international.

4. Les tarifs ainsi convenus sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes soixante (60) jours au moins avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Dans des cas particuliers, ce délai peut être raccourci, sous réserve d'un accord de la part desdites autorités.

5. L'approbation est déterminée d'une manière expresse. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé de désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de la présentation, conformément au paragraphe 4 du présent article, lesdits tarifs sont considérés comme approuvés. En cas de réduction du délai de soumission, comme prévu au paragraphe 4, les autorités aéronautiques peuvent convenir de ramener à moins de trente (30) jours le délai au cours duquel un désaccord doit être notifié.

6. Si un tarif ne peut être convenu conformément au paragraphe 3 du présent article, ou si, pendant la période applicable conformément au paragraphe 5, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante informent celles de l'autre Partie contractante de leur désaccord au sujet d'un tarif convenu conformément à la disposition du paragraphe 3, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif d'un commun accord.

7. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur est soumis au titre du paragraphe 4 du présent article, ou sur la fixation d'un tarif quelconque aux termes du paragraphe 6, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

8. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Néanmoins, un tarif ne peut être prorogé en vertu du présent paragraphe de plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement cessé d'être valable.

Article 13. Transfert des recettes

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit d'envoyer à son siège social l'excédent des recettes sur les dépenses enregistré sur le territoire de la première Partie contractante. Ces versements sont effectués dans toute devise convertible, conformément à la réglementation des changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes se sont accumulées.

2. Ces transferts de fonds s'effectuent sur la base des taux de change pour les paiements en devises ou, lorsqu'il n'y a pas de taux officiel, au taux du marché des changes pour les paiements en devises.

3. Au cas où des arrangements régissant les paiements seraient en vigueur entre les deux Parties contractantes, les dispositions de ces arrangements sont appliquées aux transferts de fonds aux termes du paragraphe 1 du présent article.

Article 14. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signée à Montréal le 24 février 1988.

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

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées en tant qu'annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où lesdites dispositions relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes. Elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon, ou aux exploitants des aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, d'agir conformément auxdites dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante accepte que lesdits exploitants d'aéronefs soient tenus d'observer les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus, tel qu'exigé par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante afin que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de 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 de l'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

6. Autant que faire se peut, chaque Partie contractante prend les mesures nécessaires afin de veiller à ce qu'un aéronef de l'autre Partie contractante faisant l'objet d'un acte de capture illicite ou tout autre acte d'intervention illicite qui a atterri sur son territoire y soit retenu, à moins que son départ ne soit rendu nécessaire par l'obligation prépondérante de protéger la vie de ses passagers et de son équipage. Autant que possible, ces mesures sont prises sur la base de consultations mutuelles.

Article 15. Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, elle peut demander à l'autre Partie 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.

2. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur une fois approuvée conformément aux procédures prévues par la législation nationale des deux Parties contractantes et confirmée par échange de notes diplomatiques.

3. Des modifications peuvent être apportées à l'annexe au présent Accord par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles entrent en vigueur après l'échange des lettres pertinentes.

Article 16. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations, faute de quoi le différend est soumis aux Parties contractantes pour règlement.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme. Si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante en désignant un, et le troisième devant être nommé par les deux arbitres déjà désignés. Le troisième arbitre agit en qualité de président du tribunal arbitral. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend par un tribunal et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les délais prévus, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans les délais prévus, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, nommer un arbitre ou des arbitres selon les besoins. En pareil cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat tiers et agit en qualité de président du tribunal arbitral.

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

4. Le tribunal arbitral arrête lui-même sa procédure et les dépenses de l'arbitrage sont également partagées entre les Parties contractantes.

Article 17. Applicabilité des conventions aériennes multilatérales

1. Dans la mesure où elles sont applicables aux services aériens établis en vertu du présent Accord, les dispositions de la Convention demeureront en vigueur dans leur forme actuelle entre les Parties contractantes pour la durée du présent Accord, comme constituant une partie intégrante de l'Accord, à moins que les deux Parties contractantes ne ratifient un amendement à la Convention qui serait dûment entré en vigueur, auquel cas la Convention telle que modifiée demeurera en vigueur pour la durée du présent Accord.

2. Si une convention aérienne multilatérale générale entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de ladite convention prévaudront.

Article 18. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment informer l'autre Partie contractante, par notification écrite, de son désir de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, le présent Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement ultérieur à celui-ci sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

Les deux Parties contractantes se notifient par un échange de notes diplomatiques que les formalités nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies. L'Accord entrera en vigueur à la date de réception de la dernière des deux notes.

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

Signé à New Delhi le 20 février 2001, en trois exemplaires originaux, en langues lituanienne, hindi et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République de Lituanie:

[ILLISIBLE]

Pour le Gouvernement de la République de l'Inde:

[ILLISIBLE]

ANNEXE

(Tableau des routes)

SECTION I

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement de la République de Lituanie sont autorisées à exploiter les services convenus dans les deux directions sur les routes suivantes

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en Lituanie	A convenir	Delhi	A convenir

SECTION II

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Gouvernement de la République de l'Inde sont autorisées à exploiter les services convenus dans les deux directions sur les routes suivantes

Points d'origine	Points intermédiaires	Points de destination	Points au-delà
Points en Inde	A convenir	Vilnius	A convenir

Notes:

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent, sur un ou sur tous les vols, omettre de faire escale à n'importe lequel des points intermédiaires ou des points au-delà, à condition que les services convenus sur ces routes commencent ou se terminent à un point situé sur le territoire de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien.

2. Les points intermédiaires et/ou points au-delà non précisés peuvent être desservis par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante sans exercer les droits de trafic de cinquième liberté.

3. Aucun droit de trafic de cinquième liberté ne peut être exercé entre des points intermédiaires ou des points au-delà et le territoire de l'autre Partie contractante, sauf accord à cet effet entre les deux Parties contractantes.