

No. 44856*

**Lithuania
and
Germany**

Air Transport Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Federal Republic of Germany. Vilnius, 17 February 1997

Entry into force: *26 May 2000 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English, German and Lithuanian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Lithuania, 26 March 2008*

**Lituanie
et
Allemagne**

Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne. Vilnius, 17 février 1997

Entrée en vigueur : *26 mai 2000 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais, allemand et lituanien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Lituanie, 26 mars 2008*

** The texts reproduced below are the original texts of the agreement as submitted. For ease of reference, they were sequentially paginated. Their final UNTS version is not yet available.*

Les textes reproduit ci-dessous sont les textes authentiques de l'accord tel que soumises pour l'enregistrement. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Leur version finale RTNU n'est pas encore disponible.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

Contents

Preamble

Article 1	Definitions
Article 2	Grant of Traffic Rights
Article 3	Designation and Operating Authorization
Article 4	Revocation or Limitation of Operating Authorization
Article 5	Non-discrimination in respect of Charges
Article 6	Exemption from Customs Duties and other Charges
Article 7	Transfer of Earnings
Article 8	Principles Governing the Operation of Agreed Services
Article 9	Communication of Operating Information and Statistics
Article 10	Tariffs
Article 11	Commercial Activities
Article 12	Aviation Safety
Article 12	Aviation Security
Article 13	Immigration and Control of Travel Documents
Article 14	Exchange of Views
Article 15	Consultations
Article 16	Settlement of Disputes
Article 17	Multilateral Conventions
Article 18	Registration with the International Civil Aviation Organization
Article 19	Entry into Force, Duration
Article 20	Termination

The Government of the Republic of Lithuania
and
the Government of the Federal Republic of Germany,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their territories,

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

(2) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Lithuania, the Ministry of Transport; in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities.

(3) The term "designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 2 (2) of this Agreement.

(4) The terms "territory", "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention.

(5) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage (i. e., carriage between points in the territories of two or more States) of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

- (a) any through tariff or amount to be charged for international carriage marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;
- (b) the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and
- (c) the conditions that govern the applicability of the tariff or the price for carriage, or the payment of commission.

It also includes:

- (d) any significant benefits provided in association with the carriage;

- (e) any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Article 2
Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

- (a) to fly across its territory without landing;
- (b) to land in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) to land in its territory at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be specified in a Route Schedule by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party (cabotage).

Article 3

Designation and Operating Authorization

(1) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement may be started at any time, provided that:

- (a) the Contracting Party to whom the rights specified in Article 2 (1) of this Agreement are granted has designated one or several airlines in writing; and**
- (b) the Contracting Party granting these rights has authorized the designated airline or airlines to initiate the air services.**

(2) The Contracting Party granting these rights shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below as well as Article 9 of this Agreement, give without delay the said authorization to operate the international air service.

(3) Either Contracting Party may require any airline designated by the other Contracting Party to furnish proof that it is qualified to meet the requirements prescribed under the laws and regulations of the first Contracting Party governing the operation of international air traffic.

(4) Either Contracting Party may withhold the exercise of the rights granted under Article 2 of this Agreement from any airline designated by the other Contracting Party, if such airline is not able to prove upon request that the majority ownership and effective control of such airline are vested in nationals or corporations of the other Contracting Party or in that Party itself. With respect to the membership of the Federal Republic of Germany in the European Union the legal obligations of the Federal Republic of Germany towards the European Union remain untouched; the Lithuanian side will take this into account.

(5) Either Contracting Party shall have the right to replace, subject to the provisions of paragraphs 1 to 4 above, an airline it has designated by another airline. The newly designated airline shall have the same rights and be subject to the same obligations as the airline which it replaces.

Article 4

Revocation or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Such revocation or limitation shall be preceded by consultations as provided for in Article 16 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 5

Non-discrimination in respect of Charges

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

Article 6

Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Advertising materials and transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the territory of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

Article 7

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services in the territory of the other Contracting Party.

Article 8

Principles Governing the Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement which are located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

- (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
- (b) the traffic demand existing in the areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;
- (c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

(6) Any arrangement, in particular any co-operation arrangement concerning the exercise of traffic rights granted by this Agreement, concluded between the designated airlines of the Contracting Parties, especially concerning the use of common flight numbers (code sharing) or the contractual purchase of partial

capacities (blocked space), shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties. The airlines designated by one Contracting Party may conclude such arrangements only with the airlines designated by the other Contracting Party and only if the latter airlines have also been granted the relevant approvals and only on the basis of reciprocity and in consideration of the national regulations applicable in each case. Such arrangements with other airlines of the other Contracting Party shall be subject to consent by the aeronautical authorities of this Contracting Party. The provisions of Article 3 (1) of this Agreement shall remain unaffected.

Article 9

Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 10
Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for passengers on the routes specified in accordance with Article 2 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the point of departure of the journey (according to the information in the transport documents) is situated.

(2) In their tariffs, the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with these criteria.

(3) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they shall inform the airline concerned within twenty-one days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

Article 11
Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its territory such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the territory of the Contracting Party concerned. The personnel employed in the offices according to paragraph 1 above shall not, however, require a work permit.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling of passengers, baggage, cargo and mail. This right does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling).

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the territory of the other Contracting Party to any customer.

Article 12
Aviation Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

(2) When immediate action is essential to the safety of airline operation, a Contracting Party may take action under Article 4 of this Agreement prior to consultations.

(3) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 above shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

Article 13
Aviation Security

(1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of

civil aviation against acts of unlawful interference. 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 the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, Done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other acts of unlawful interference 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) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultations, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

(4) 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 is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew

and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; 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.

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 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 measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 14

Immigration and Control of Travel Documents

(1) Upon the request of either Contracting Party the other Contracting Party shall permit the airlines which exercise air traffic rights in both countries to take measures to ensure that only passengers with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the requesting Contracting Party are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its territory before embarkation, other than in direct transit. A Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the State or make arrangements for his transfer, removal or deportation to a State of which he is a national or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Article 15

Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 16
Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 15 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 17
Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third State as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the

necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 18

Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 16 of this Agreement.

Article 19

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendments to it shall be communicated by the Government of the Federal Republic of Germany to the International Civil Aviation Organization for registration.

Article 20

Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have notified each other that the constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

(2) This Agreement shall be concluded for an initial period of five years. Thereafter it shall remain in force indefinitely unless denounced by one of the Contracting Parties in accordance with Article 21 of this Agreement. The terms of Article 21 of this Agreement shall also apply during the initial period of five years.

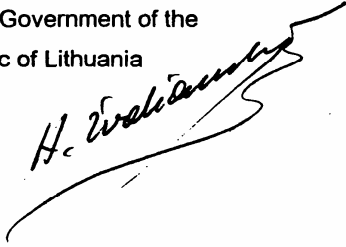
Article 21

Termination

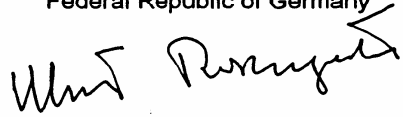
Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date 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, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Vilnius on February 17th, 1997 in duplicate in the Lithuanian, German and English languages, all three texts being authentic. In case of divergent interpretations of the Lithuanian and German texts, the English text shall prevail.

For the Government of the
Republic of Lithuania

A handwritten signature in black ink, appearing to be "H. Erskine", written over a horizontal line.

For the Government of the
Federal Republic of Germany

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Wolfgang", written over a horizontal line.

[GERMAN TEXT – TEXTE ALLEMAND]

Inhaltsübersicht

Präambel

Artikel 1	Begriffsbestimmungen
Artikel 2	Gewährung von Verkehrsrechten
Artikel 3	Bezeichnung und Betriebsgenehmigung
Artikel 4	Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung
Artikel 5	Gleichbehandlung bei den Gebühren
Artikel 6	Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben
Artikel 7	Transfer von Einkünften
Artikel 8	Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs
Artikel 9	Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken
Artikel 10	Tarife
Artikel 11	Gewerbliche Tätigkeiten
Artikel 12	Luftverkehrs-Sicherheit
Artikel 13	Luftsicherheit
Artikel 14	Einreise und Kontrolle der Reisedokumente
Artikel 15	Meinungsaustausch
Artikel 16	Konsultationen
Artikel 17	Beilegung von Streitigkeiten
Artikel 18	Mehrseitige Übereinkommen
Artikel 19	Registrierung bei der Internationalen Zivillufffahrt-Organisation
Artikel 20	Inkrafttreten, Geltungsdauer
Artikel 21	Kündigung

Die Regierung der Republik Litauen
und
die Regierung der Bundesrepublik Deutschland -

Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluffahrt, zur Unterzeichnung aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

(1) Der Begriff "Zivilluffahrt-Abkommen" bedeutet das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluffahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluffahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind.

(2) Der Begriff "Luftfahrtbehörde" bedeutet in bezug auf die Republik Litauen das Ministerium für Verkehr, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist.

(3) Der Begriff "bezeichnetes Unternehmen" bedeutet jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(4) Die Begriffe "Hoheitsgebiet", "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr" und "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(5) Der Begriff "Tarif" bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (d. h. die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

- a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;
- b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;
- c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

- d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;
- e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

- a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan von den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien festgelegt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

- a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und
- b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unter-

nehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen. Im Hinblick auf die Mitgliedschaft der Bundesrepublik Deutschland in der Europäischen Union bleiben die rechtlichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland der Europäischen Union gegenüber unberührt; die litauische Seite wird dies berücksichtigen.

(5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten

Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von

den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchführverboten und -beschränkungen.

Artikel 7

Transfer von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht,

damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

- a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,
- b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,
- c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

(6) Jede Vereinbarung, insbesondere jede Kooperationsvereinbarung zur Ausübung der durch dieses Abkommen gewährten Verkehrsrechte, die zwischen den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien getroffen wird, vor allem betreffend die Benutzung gemeinsamer Flugnummern (code sharing) oder die vertragliche Abnahme von Teilkapazitäten (blocked space), ist den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien zur Genehmigung vorzulegen. Die bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei dürfen solche Vereinbarungen nur mit den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei und nur dann treffen, wenn diese ebenfalls über die entsprechenden Genehmigungen verfügen, und nur auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und unter Berücksichtigung der jeweils anwendbaren innerstaatlichen Vorschriften. Solche Vereinbarungen mit anderen Unternehmen der jeweils anderen Vertragspartei bedürfen der Zustimmung der Luftfahrtbehörde dieser Vertragspartei. Artikel 3 Absatz 1 bleibt unberührt.

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien für Fluggäste angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post. Dieses Recht schließt die luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden zu verkaufen.

Artikel 12

Luftverkehrs-Sicherheit

(1) Jede Vertragspartei kann Konsultationen über die von der anderen Vertragspartei angewendeten Sicherheitsnormen für Luftverkehrseinrichtungen, Flugbesatzungen, Luftfahrzeuge und den Betrieb der bezeichneten Unternehmen verlangen. Stellt eine Vertragspartei nach solchen Konsultationen fest, daß die andere Vertragspartei Sicherheitsnormen und -anforderungen in diesen Bereichen nicht wirksam anwendet und durchführt, die wenigstens den Mindestnormen entsprechen, die nach dem Zivilluftfahrt-Abkommen festgelegt werden können, so werden der anderen Vertragspartei diese Feststellungen sowie die Schritte notifiziert, die zur Erfüllung dieser Mindestnormen als notwendig erachtet werden; die andere Vertragspartei trifft angemessene Abhilfemaßnahmen. Trifft die andere Vertragspartei nicht in-

nerhalb einer angemessenen Frist - auf jeden Fall innerhalb von fünfzehn (15) Tagen - angemessene Maßnahmen, so ist dies ein Grund für die Anwendung des Artikels 4.

(2) Sind für die Sicherheit des Betriebs eines Unternehmens sofortige Maßnahmen erforderlich, so darf eine Vertragspartei vor Aufnahme von Konsultationen Maßnahmen nach Artikel 4 treffen.

(3) Jede Maßnahme einer Vertragspartei in Übereinstimmung mit den Absätzen 1 und 2 wird eingestellt, sobald die andere Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Artikels einhält.

Artikel 13 Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 14

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet der ersuchenden Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 15

Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 16
Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungs austausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17
Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 18

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 16 statt.

Artikel 19

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen und jede Änderung desselben werden von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 20

Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

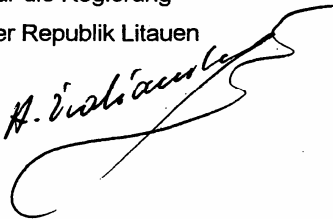
(2) Dieses Abkommen wird zunächst für die Dauer von fünf Jahren geschlossen. Danach bleibt es für unbestimmte Zeit in Kraft, sofern es nicht von einer der Vertragsparteien nach Maßgabe des Artikels 21 gekündigt wird. Artikel 21 findet auch während der ersten fünf Jahre Anwendung.

Artikel 21
Kündigung

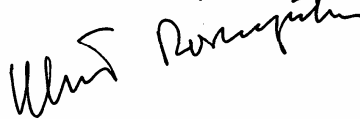
Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Wilna am 17. Februar 1997 in zwei Urschriften, jede in litauischer, deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des litauischen und des deutschen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung
der Republik Litauen



Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland



[LITHUANIAN TEXT – TEXTE LITUANIEN]

TURINYS

	Preambulė
1 straipsnis	Sąvokos
2 straipsnis	Susisiekimo teisių suteikimas
3 straipsnis	Paskyrimas ir eksploatavimo įgaliojimas
4 straipsnis	Eksploatavimo įgaliojimo atšaukimas arba apribojimas
5 straipsnis	Lygiateisiškumas rinkliavų atžvilgiu
6 straipsnis	Atleidimas nuo muitų ir kitų rinkliavų
7 straipsnis	Pelno pervedimas
8 straipsnis	Sutarto susisiekimo vykdymo principai
9 straipsnis	Eksploatacinės informacijos ir statistinių duomenų perdavimas
10 straipsnis	Tarifai
11 straipsnis	Komercinė veikla
12 straipsnis	Aviacijos sauga
13 straipsnis	Aviacinis saugumas
14 straipsnis	Imigravimas ir kelionės dokumentų kontrolė
15 straipsnis	Pasikeitimas nuomonėmis
16 straipsnis	Konsultacijos
17 straipsnis	Ginčų sprendimas
18 straipsnis	Daugiašalės konvencijos
19 straipsnis	Registravimas Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje
20 straipsnis	Įsigaliojimas, galiojimo laikas
21 straipsnis	Nutraukimas

Lietuvos Respublikos Vyriausybė
ir
Vokietijos Federacinės Respublikos Vyriausybė,

Būdamos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos, pradėtos pasirašyti 1944 metų gruodžio 7 dieną Čikagoje, narėmis,

Siekdamos sudaryti sutartį oro susisiekimui tarp ir už savo teritorijų ribų pradėti bei vykdyti,

s u s i t a r ė:

I straipsnis
SAVOKOS

1) Terminas "Konvencija" reiškia Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvenciją, pradėtą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir apima bet kurį jos Priedą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, ir bet kurį Priedų arba Konvencijos pakeitimą, padarytą pagal Konvencijos 90 ir 94 straipsnius, jei šie Priedai ir pakeitimai galioja arba yra ratifikuoti abiejų Susitariančių Šalių.

2) Terminas "aeronautikos vadovybė" - Lietuvos Respublikos atveju reiškia Susisiekimo ministeriją; Vokietijos Federacinės Respublikos atveju - Federalinę transporto ministeriją; arba abiem atvejais - bet kurį kitą asmenį arba instituciją, įgaliotą vykdyti minėtos vadovybės funkcijas.

3) Terminas "paskirtoji aviakompanija" reiškia bet kurią aviakompaniją, kurią viena iš Susitariančių Šalių pagal šios Sutarties 3 straipsnį, raštu pranešdama kitai Susitariančiai Šaliai, paskyrė tarptautiniam oro susisiekimui vykdyti maršrutais, apibrėžtais pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį.

4) Terminai "teritorija", "oro susisiekimas", "tarptautinis oro susisiekimas" ir "nutūpimas nekomerciniais tikslais" šioje Sutartyje turi reikšmes, numatytas Konvencijos 2 ir 96 straipsniuose.

5) Terminas "tarifas" reiškia kainas, imamas už keleivių, bagažo arba krovinių (išskyrus pašta) tarptautinį vežimą (t.y. vežimą tarp punktų, esančių dviejų arba daugiau valstybių teritorijose) ir apima:

a) bet kurį tarifą arba mokestį, imamą už rinkai pateiktą tarptautinį vežimą, įskaitant visus tarifus, sudarytus naudojant kitus tarifus arba priedus už vežimą tarptautiniais arba vietiniais sektoriais, sudarančiais tarptautinio sektoriaus dalį;

b) komisinius, mokamus už bilietų keleiviams ir jų bagažui vežti pardavimą arba už atitinkamus krovinio gabenimo sandorius; ir

c) sąlygas, reguliuojančias gabenimo tarifo, kainos arba komiso mokesčio taikymą.

Šis terminas taip pat apima:

d) bet kurią didesnę naudą, gaunamą iš vežimo;

e) bet kurį tarifą, imamą už vežimą vietiniu sektoriumi, kuris parduotas kaip priedas tarptautiniam gabenimui ir nėra taikomas vien tik vietinėms kelionėms, ir nėra lygiomis teisėmis taikomas visiems tarptautiniams gabentojams bei jų paslaugų naudotojams.

2 straipsnis SUSISIEKIMO TEISIŲ SUTEIKIMAS

1) Tarptautinio oro susisiekimo vykdymui kiekviena Susitarianči Šalis suteikia kitos Susitariančios Šalies paskirtosioms aviakompanijoms šias teises:

a) nenustupiant perskristi jos teritoriją;

b) nutūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;

c) nutūpti jos teritorijos punktuose, minimuose pagal šio straipsnio 2 punktą apibrėžtuose maršrutuose, ir komerciniu pagrindu paimti arba palikti keleivius, bagažą, krovinį ir paštą.

2) Maršrutai, kuriais Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos bus įgaliotos vykdyti tarptautinį oro susisiekimą, bus apibrėžti Maršrutų tvarkaraštyje, kurį nustatys abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės.

3) Niekas pagal šio straipsnio 1 punktą nesuteikia teisės bet kuriai vienos iš Susitariančių Šalių paskirtajai aviakompanijai paimti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje keleivius, bagažą, krovinį ir paštą bei vežti už užmokestį arba nuomos pagrindu į kitą pastarosios Susitariančios Šalies teritorijos punktą (kabotažas).

3 straipsnis
PASKYRIMAS IR EKSPLOATAVIMO ĮGALIOJIMAS

1) Tarptautinis oro susisiekimas maršrutais, apibrėžtais pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį, gali būti pradėtas vykdyti bet kuriuo metu su sąlyga, kad:

a) Susitarianti Šalis, kuriai suteiktos teisės, minimos šios Sutarties 2(1) straipsnyje, raštu paskiria vieną arba kelias aviakompanijas; ir

b) šias teises suteikianti Susitarianti Šalis įgaliojo paskirtąją aviakompaniją ar aviakompanijas pradėti oro susisiekimą.

2) Šias teises suteikianti Susitarianti Šalis, pagal šio straipsnio 3 ir 4 punktų bei šios Sutarties 9 straipsnio reikalavimus, nedelsdama turi suteikti minėtą įgaliojimą tarptautiniam oro susisiekimui vykdyti.

3) Bet kuri Susitarianti Šalis gali reikalauti, kad bet kuri kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų, jog ji yra pasiruošusi vykdyti tarptautinį oro susisiekimą reglamentuojančius pirmosios Susitariančios Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų reikalavimus.

4) Bet kuri Susitarianti Šalis gali atšaukti kitos Susitariančios Šalies bet kurios paskirtosios aviakompanijos teises, suteiktas pagal šios Sutarties 2 straipsnį, jei ši aviakompanija pareikalavus neįrodo, kad didžioji jos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso kitai Susitariančiai Šaliai, jos piliečiams ar įmonėms. Atsižvelgiant į Vokietijos Federacinės Respublikos narystę Europos Sąjungoje, jos juridiniai įsipareigojimai Europos Sąjungai lieka galioti; Lietuvos pusė atsižvelgs į tai.

5) Bet kuri Susitarianti Šalis turi teisę, laikydamosi šio straipsnio 1-4 punktų reikalavimų, paskirtąją aviakompaniją pakeisti kita. Naujai paskirtoji aviakompanija turės tas pačias teises ir pareigas kaip ir ta, kurią ji pakeitė.

4 straipsnis
EKSPLOATAVIMO ĮGALIOJIMO ATŠAUKIMAS ARBA
APRIBOJIMAS

Bet kuri Susitarianti Šalis gali atšaukti arba, iškeldama sąlygas, apriboti įgaliojimą, suteiktą pagal šios Sutarties 3(2) straipsnį, jei paskirtoji aviakompanija nesilaiko teises suteikusios Susitariančios Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, šios Sutarties sąlygų arba nevykdo šia Sutartimi numatytų pareigų. Jei, siekiant užkirsti kelią tolesniam įstatymų ar kitų teisės aktų pažeidimui, nebūtina nedelsiant nutraukti veiklą arba iškelti sąlygas, toks atšaukimas ar apribojimas bus atliktas pasikonsultavus pagal šios Sutarties 16 straipsnio reikalavimus.

5 straipsnis
LYGIATEISIŠKUMAS RINKLIAVŲ ATŽVILGIU

Rinkliavos, kurios bet kurios Susitariančios Šalies teritorijoje imamos iš kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivių už naudojimąsi oro uostais ir kita aviacine įranga, negali būti didesnės už tas, kurios imamos iš nacionalinės aviakompanijos orlaivių, vykdančių tokį patį tarptautinį oro susisiekimą.

6 straipsnis
ATLEIDIMAS NUO MUITŲ IR KITŲ RINKLIAVŲ

1) Bet kurios Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaiviai, atskrendantys, išskrendantys arba perskrendantys kitos Susitariančios Šalies teritoriją, taip pat degalai, tepalai, atsarginės dalys, nuolatinė įranga ir orlaivio atsargos esančios šiuose orlaiviuose, atleidžiami nuo muitų ir kitų rinkliavų, taikomų prekių įvežimui, išvežimui arba tranzitui. Tai taip pat taikoma prekėms, esančioms orlaivyje ir suvartojamoms skrydžio per pastarosios Susitariančios Šalies teritoriją metu.

2) Degalai, tepalai, atsarginės dalys, nuolatinė įranga ir orlaivio atsargos, laikinai įvežtos į bet kurios Susitariančios Šalies teritoriją ir numatytos nedelsiant arba po sandėliavimo paimti į kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos orlaivį, arba kitaip numatytos vėl eksportuoti iš pirmosios Susitariančios Šalies teritorijos, atleidžiamos nuo muitų ir kitų rinkliavų, minimų šio straipsnio 1 punkte. Vienos Susitariančios Šalies bet kurios paskirtosios aviakompanijos reklaminė medžiaga bei vežimo dokumentai, įvežant juos į kitos Susitariančios Šalies teritoriją, taip pat atleidžiami nuo muitų ir kitų rinkliavų, minimų šio straipsnio 1 punkte.

3) Degalai ir tepalai, kuriuos bet kurios Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija paima į orlaivį kitos Susitariančios Šalies teritorijoje ir naudoja tarptautiniam oro susisiekimui, bus atleidžiami nuo muitų ir kitų rinkliavų, minimų šio straipsnio 1 punkte, taip pat nuo kitų specialių vartojimo rinkliavų.

4) Bet kuri Susitarianči Šalis gali šio straipsnio 1-3 punktuose minimas atsargas laikyti muitinės priežiūroje.

5) Ten, kur šio straipsnio 1-3 punktuose minėtoms atsargoms netaikomi muitai arba kitos rinkliavos, tokioms atsargoms nebus taikomi jokie ekonominiai draudimai ar apribojimai importuoti, eksportuoti arba gabenti tranzitu, kurie kitu atveju galėtų būti taikomi.

7 straipsnis
PAJAMŲ PERVEDIMAS

Kiekviena Susitariančio Šalis suteiks bet kuriai kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai teisę bet kuriuo metu ir būdu, laisvai ir be apribojimų, bet kuria laisvai konvertuojama valiuta pagal oficialų keitimo kursą perversi į savo vadovaujančią įstaigą pajamas, gautas pardavus oro susisiekimo paslaugas kitos Susitariančios Šalies teritorijoje.

8 straipsnis
PRINCIPAL, REGULIUOJANTYS SUTARTO SUSISIEKIMO
VYKDYMA

1) Kiekvienos Susitariančios Šalies bet kuri paskirtoji aviakompanija turi teisingas ir lygias galimybes vykdyti oro susisiekimą maršrutais, apibrėžtais pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį.

2) Vykdydama tarptautinį oro susisiekimą maršrutais, apibrėžtais pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį, bet kurios Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija turi atsižvelgti į kitos Susitariančios Šalies bet kurios paskirtosios aviakompanijos interesus, kad nepadarytų žalos pastarosios aviakompanijos oro susisiekimui, vykdomam tais pačiais maršrutais arba jų dalimi.

3) Tarptautinio oro susisiekimo vykdomo maršrutais, apibrėžtais pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį, svarbiausias tikslas - suteikti talpą, atitinkančią numatomo poreikio eismui į ir iš aviakompanijas paskyrusios Susitariančios Šalies teritorijos patenkinimą. Šių aviakompanijų teisė skraidyti tarp pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį apibrėžtų maršrutų punktų, esančių kitos Susitariančios Šalies teritorijoje, ir punktų trečiojoje šalyse bus įgyvendinama siekiant deramai plėtoti tarptautinį oro susisiekimą taip, kad talpa būtų susijusi su:

- a) poreikiu eismui į ir iš aviakompanijas paskiriančios Susitariančios Šalies teritoriją;
- b) poreikiu eismui rajonuose, per kuriuos vyksta susisiekimas, atsižvelgiant į vietinį ir regioninį oro susisiekimą;
- c) ekonomiško eksploatavimo poreikiais eismui tranzitiniais maršrutais.

4) Siekiant užtikrinti teisingą ir lygų kiekvienos paskirtosios aviakompanijos traktavimą, skrydžių dažnis, orlaivių tipai, naudojami atsižvelgiant į talpą, taip pat skrydžių tvarkaraščiai turi būti patvirtinti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių.

5) Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės, prireikus, turi stengtis susitarti dėl transporto talpos ir dažnio.

6) Bet kuris susitarimas, ypač bet kurie bendradarbiavimo susitarimai dėl šia Sutartimi suteiktų teisių naudojimo, sudaryti tarp Susitariančių Šalių paskirtųjų aviakompanijų, ypač dėl bendrų skrydžio numerių naudojimo (kodo pasidalinimas) arba sutarto talpos dalies pirkimo (sublokuota erdvė), turi būti pateikti abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms tvirtinti. Vienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos tokius susitarimus gali sudaryti tik su kitos Susitariančios Šalies paskirtosiomis aviakompanijomis ir tik tai, jeigu šios pastarosios aviakompanijos taip pat yra gavusios atitinkamus patvirtinimus, ir tik lygiateisiškumo pagrindu bei atsižvelgiant į nacionalinės taisykles, taikomas kiekvienu atveju. Tokiems susitarimams su kitos Susitariančios Šalies aviakompanijomis turi pritarti šios Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė. Šios Sutarties 3(1) straipsnio sąlygos išliks nepakeistos.

9 straipsnis

EKSPLOATAVIMO INFORMACIJOS IR STATISTIKOS PATEIKIMAS

1) Kiekviena paskirtoji aviakompanija ne vėliau kaip prieš vieną mėnesį iki skrydžių pradžios maršrutais, apibrėžtais pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį, taip pat prieš pradėdamos kiekvieną kitą skrydžių plano periodą, turi pranešti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms apie paslaugos pobūdį, naudojamų orlaivių tipus ir skrydžių tvarkaraščius. Apie trumpalaikius pakeitimus turi būti pranešama nedelsiant.

2) Kiekvienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė, paprašyta, turi pateikti kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei tokius paskirtųjų aviakompanijų periodinius ar kitus statistinius duomenis, kurių pagrįstai gali prirėkti siekiant apžvelgti talpą, kurią pirmosios Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos pateikia maršrutuose, apibrėžtuose pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį. Tokie duomenys turi apimti visą informaciją, reikalingą vežimų apimčiai ir eismo pradžios bei pabaigos punktams nustatyti.

10 straipsnis

TARIFAI

1) Tarifai, kuriuos paskirtoji aviakompanija ima už keleivių vežimą maršrutais, apibrėžtais pagal šios Sutarties 2(2) straipsnį, turi būti pateikiami tvirtinti tos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei, kurios teritorijoje yra išvykimo punktas (pagal vežimo dokumentuose nurodytą informaciją).

2) Savo tarifuose paskirtosios aviakompanijos turi atsižvelgti į eksploataavimo išlaidas, pagrįstą pelną, vyraujančias konkurencijos ir rinkos sąlygas, taip pat transporto naudotojų interesus. Kompetentingos aeronautikos vadovybės atsisakyti patvirtinti tarifą gali tik tuo atveju, jei jis neatitinka minėtų kriterijų.

3) Paskirtosios aviakompanijos tarifus turi pateikti tvirtinti aeronautikos vadovybėms ne vėliau kaip prieš vieną mėnesį iki numatytos jų taikymo dienos.

4) Jei bet kurios Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė nesutinka su jai pateiktais tvirtinti tarifais, apie tai ji turi per 21 dieną nuo tarifo pateikimo dienos pranešti atitinkamai aviakompanijai. Šiuo atveju toks tarifas neturi būti taikomas. Tarifas, kuris buvo taikomas iki to laiko ir turėjo būti pakeistas nauju, turi būti taikomas ir toliau.

11 straipsnis KOMERCINĖ VEIKLA

1) Kiekviena Susitarianči Šalis abipusiai suteikia bet kuriai kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai teisę laikyti jos teritorijoje tokias įstaigas ir administracinį, komercinį bei techninį personalą, kurio reikia paskirtajai aviakompanijai.

2) Šio straipsnio 1 punkte minimų įstaigų steigimas ir darbuotojų samdymas turi būti atliekamas pagal atitinkamos Susitariančios Šalies įstatymus ir kitus teisės aktus, pavyzdžiui, įstatymus ir kitus teisės aktus, susijusius su užsieniečių atvykimu ir buvimu atitinkamos Susitariančios Šalies teritorijoje. Tačiau personalui, samdomam dirbti įstaigose pagal šio straipsnio 1 punktą, nereikės leidimo darbui.

3) Kiekviena Susitarianči Šalis abipusiai suteikia bet kuriai kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai teisę pačiai aptarnauti savo keleivius, tvarkyti bagažą, krovinį ir paštą. Ši teisė netaikoma žemės aptarnavimo paslaugų oro daliai (orlaivio žemės aptarnavimas).

4) Kiekviena Susitarianči Šalis suteikia bet kuriai kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai teisę kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tiesiogiai savo kasose arba per savo agentus pardavinėti savo transporto paslaugas savais vežimo dokumentais visiems klientams.

12 straipsnis AVIACINĖ SAUGA

- 1) Kiekviena Susitariančioji Šalis gali reikalauti konsultacijų dėl kitos Susitariančios Šalies taikomų saugos standartų aviacinei įrangai, orlaivių įguloms, orlaivių saugumui ir paskirtos aviakompanijos veiklai. Jei viena iš Susitariančių Šalių po tokių konsultacijų konstatuoja, kad kita Susitariančioji Šalis neveiksmingai taiko ir vykdo saugos normas bei reikalavimus, atitinkančius bent minimalius standartus, kurie gali būti nustatyti pagal Konvenciją, tai kita Susitariančioji Šaliai bus pranešta apie šį konstatavimą bei veiksmus, kurie laikomi būtinais, kad šie minimalūs standartai būtų vykdomi; kita Susitariančioji Šalis imasi atitinkamų priemonių trūkumams pašalinti. Jei kita Susitariančioji Šalis per reikiamą laikotarpį - bet kuriuo atveju per penkiolika (15) dienų - nesiima atitinkamų priemonių, tai yra pagrindas taikyti 4 straipsnį.
- 2) Jei aviakompanijos veiklos saugai užtikrinti yra būtinos neatidėliotinos priemonės, Susitariančioji Šalis gali imtis priemonių pagal 4 straipsnį dar iki konsultacijų pradžios.
- 3) Visos vienos iš Susitariančių Šalių taikomos priemonės pagal 1 ir 2 punktus yra nutraukiamos, kai tik kita Susitariančioji Šalis įvykdo šiame straipsnyje numatytus saugumo reikalavimus.

13 straipsnis AVIACINIS SAUGUMAS

- 1) Remdamosios savo teisėmis ir pareigomis pagal tarptautinę teisę, Susitariančios Šalys dar kartą patvirtina savo įsipareigojimą viena kitai ginti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėtų veiksmų. Neribodamos savo bendrųjų teisių ir pareigų pagal tarptautinę teisę, Susitariančios Šalys ypač veiks pagal Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytos 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje, Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, pasirašytos 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje, Konvencijos dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytos 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje, ir Protokolo dėl kovos su neteisėtais veiksmais tarptautiniuose oro uostuose, papildančio Konvenciją dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, priimtą 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje, pasirašyto 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje, reikalavimus.
- 2) Susitariančios Šalys, paprašytos, turi suteikti viena kitai bet kurią reikiamą pagalbą, padėdamos užkirsti kelią neteisėtam civilinių orlaivių pagrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksmais prieš orlaivio, jo keleivių ir įgulos, oro uostų ir oro navigacijos įrangos saugumą, taip pat bet kuriai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui išvengti.

3) Įvykus civilinio orlaivio neteisėto pagrobimo arba kitų neteisėtų veiksmų prieš orlaivio, jo keleivių ir įgulos, oro uostų ir oro navigacijos įrangos saugumą incidentui arba kilus tokio incidento grėsmei, Susitariančios Šalys, pasikonsultuodamos tarpusavyje, turi padėti viena kitai palengvindamos ryšį ir taikydamos kitas atitinkamas priemones, įgalinančias kaip galima greičiau ir su minimalia rizika gyvybei likviduoti tokį incidentą arba jo grėsmę.

4) Kiekviena Susitarianti Šalis turi imtis, jos manymu, reikalingų priemonių, siekdama užtikrinti, kad pagrobtas orlaivis arba orlaivis prieš kurį buvo padaryti kiti neteisėti veiksmai ir kuris yra jos teritorijos žemėje, siekiant apginti įgulos ir keleivių gyvybes, būtų sulaikomas žemėje, jei nebūtinus jo išvykimas. Jei tai įmanoma, tokių priemonių bus imtasi po abipusių konsultacijų.

5) Susitariančios Šalys tarpusavio santykiuose turi veikti pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytus aviacijos saugumo reikalavimus, sudarančius Konvencijos Priedus, kiek šie saugumo reikalavimai yra taikytini Susitariančioms Šalims; jos reikalaus, kad jų registro orlaivių naudotojai arba orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė veiklos arba nuolatinė buvimo vieta yra jų teritorijoje, taip pat jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai laikytųsi šių aviacijos saugumo reikalavimų.

6) Kiekviena Susitarianti Šalis sutinka, kad iš tokių orlaivių naudotojų gali būti reikalaujama laikytis šio straipsnio 5 punkte minimų aviacijos saugumo reikalavimų, kuriuos kita Susitarianti Šalis taiko atvykimui, išvykimui arba buvimui jos teritorijoje. Kiekviena Susitarianti Šalis turi užtikrinti, kad jos teritorijoje būtų veiksmingai taikomos atitinkamos priemonės orlaiviui apsaugoti ir keleiviams, įgulai, rankiniam bagažui, bagažui, kroviniui ir orlaivio atsargoms patikrinti iki įlaipinimo arba pakrovimo ir jų metu. Kiekviena Susitarianti Šalis taip pat palankiai atsižvelgs į bet kurį kitos Susitariančios Šalies prašymą imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių kilus konkrečiai grėsmei.

7) Jei Susitarianti Šalis nesilaikys šiame straipsnyje numatytų aviacijos saugumo reikalavimų, kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė gali pareikalauti skubių konsultacijų su pirmosios Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybe. Nepavykus pasiekti patenkinamo susitarimo per vieną mėnesį nuo tokio pareikalavimo dienos, atsiranda pagrindas sustabdyti pirmosios Susitariančios Šalies aviakompanijos ar aviakompanijų eksploatavimo įgaliojimą, jį atšaukti, apriboti arba kelti sąlygas. Skubos atveju bet kuri Susitarianti Šalis gali imtis laikinų veiksmų, nesibaigus mėnesio terminui.

14 straipsnis
IMIGRACIJA IR KELIONIŲ DOKUMENTŲ TIKRINIMAS

1) Bet kurios Susitariančios Šalies prašymu kita Susitarianti Šalis leis aviakompanijoms, kurios naudojami oro susisiekimo teisėmis abiejose šalyse, imtis priemonių, užtikrinančių, kad būtų vežami keleiviai, tik turintys kelionės dokumentus, reikalingus atvykti arba keliauti tranzitu per prašymą pateikusių Susitariančią Šalį.

2) Bet kuri Susitarianti Šalis priims patikrinti asmenį, grąžintą atgal iš nuvykimo punkto po to, kai buvo nustatyta, kad jis neturi teisės įvažiuoti, jei šis asmuo iki išvykimo buvo sustojęs jos teritorijoje, išskyrus tiesioginį tranzitą. Susitarianti Šalis negrąžins tokio asmens į šalį, į kurią jis anksčiau nebuvo priimtas.

3) Šiuo reikalavimu nesiekama trukdyti valstybinėms įstaigoms, tikrinančioms grąžintą nepageidautiną asmenį, nustatinėti, ar jis gali būti priimtas šioje valstybėje arba rūpintis jį perduoti, išvežti arba deportuoti į tą valstybę, kurios piliečiu jis yra, arba kurioje jis galėtų būti priimtas. Jei asmuo, kuris buvo pripažintas nepageidautinu, pametė arba sunaikino savo kelionės dokumentus, Susitarianti Šalis vietoj jų pripažins Susitariančios Šalies, kurioje asmuo nebuvo priimtas, valstybinių institucijų išduotą dokumentą, nurodantį įlaipinimo į orlaivį ir atvykimo aplinkybes.

15 straipsnis
PASIKEITIMAS NUOMONĖMIS

Prireikus Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės keisis nuomonėmis, siekdamas glaudžiai bendradarbiauti ir susitarti visais šios Sutarties taikymo klausimais.

16 straipsnis
KONSULTACIJOS

Kiekviena Susitarianti Šalis gali bet kuriuo metu pareikalauti konsultacijų šios Sutarties arba maršrutų tvarkaraščių pakeitimams, arba Sutarties interpretavimo klausimams aptarti. Tas pat taikoma diskusijoms dėl šios Sutarties taikymo, jei kuri nors iš Susitariančių Šalių mano, kad pasikeitimas nuomonėmis, kaip numatyta šios Sutarties 15 straipsnyje, nedavė patenkinamų rezultatų. Tokios konsultacijos turi prasidėti per du mėnesius nuo tos dienos, kai kita Susitarianti Šalis gavo reikalavimą.

17 straipsnis
GINČŲ SPRENDIMAS

1) Jei pagal šios Sutarties 16 straipsnį neišsprendžiamas ginčas, susijęs su šios Sutarties interpretavimu arba taikymu, bet kurios Susitariančios Šalies prašymu jis bus pateiktas trečiųjų teismui.

2) Toks trečiųjų teismas sudaromas ad hoc tokiu būdu: kiekviena Susitarianti Šalis paskiria po vieną narį, o šie abu nariai susitaria paskirti savo pirmininku trečiosios valstybės pilietį, kurį turės paskirti Susitariančių Šalių Vyriausybės. Trečiųjų teismo nariai turi būti paskirti per du mėnesius, o pirmininkas - per tris mėnesius nuo tos dienos, kai kuri nors iš Susitariančių Šalių pranešė kitai Susitariančiai Šaliai apie savo ketinimą perduoti ginčą trečiųjų teismui.

3) Jei šio straipsnio 2 punkte numatytų terminų nesilaikoma, kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę, nesant kurio nors kito atitinkamo sprendimo, paprašyti Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos Tarybos prezidentą padaryti reikiamus paskyrimus. Jei prezidentas yra vienos iš Susitariančių Šalių pilietis arba jei jis kitaip negali atlikti šios funkcijos, reikiamus paskyrimus turi padaryti jį pavaduojantis viceprezidentas.

4) Trečiųjų teismas sprendimus priima balsų dauguma. Šie sprendimai privalomi Susitariančioms Šalims. Kiekviena Susitarianti Šalis atlygina savo paskirto nario ir atstovavimo jai trečiųjų teisme išlaidas; pirmininko išlaidas ir visas kitas išlaidas, susijusias su trečiųjų teismu, lygiomis dalimis pasidalina Susitariančios Šalys. Visais kitais atžvilgiais trečiųjų teismas nustato savo procedūrą.

18 straipsnis
DAUGIAŠALĖS KONVENCIJOS

Jei įsigalioja Susitariančių Šalių priimta bendroji daugiašalė konvencija dėl oro susisiekimo, bus taikomi šios konvencijos reikalavimai. Bet kurios diskusijos dėl šios Sutarties nutraukimo, pakeitimo ar papildymo pagal daugiašalės konvencijos reikalavimus, turi vykti pagal šios Sutarties 16 straipsnį.

19 straipsnis
REGISTRAVIMAS TARPTAUTINĖJE CIVILINĖS
AVIACIJOS ORGANIZACIJOJE

Šią Sutartį ir visus jos pakeitimus Vokietijos Federacinės Respublikos Vyriausybė pateiks registruoti Tarptautinei Civilinei Aviacijos Organizacijai.

20 straipsnis
ĮSIGALIOJIMAS, GALIOJIMO LAIKAS

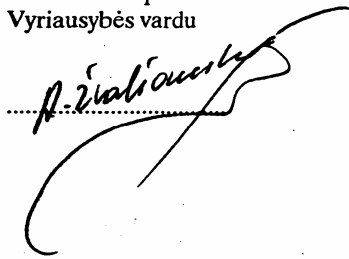
- 1) Ši Sutartis įsigalios per vieną mėnesį nuo tos dienos, kai abi Susitariančios Šalys praneš viena kitai, kad įvykdyti įstatymų reikalavimai šiai Sutarčiai įsigalioti.
- 2) Ši Sutartis sudaroma penkeriems metams. Po to jos galiojimas pratęsiamas neribotam laikui, jei viena iš Susitariančių Šalių jos nenutrauks pagal šios Sutarties 21 straipsnį. Šios Sutarties 21 straipsnyje numatytos sąlygos taip pat bus taikomos ir per minėtą penkerių metų terminą.

21 straipsnis
NUTRAUKIMAS

Bet kuri Susitarianči Šalis gali bet kuriuo metu raštu pranešti kitai Susitariančiai Šaliai apie savo sprendimą nutraukti šią Sutartį; toks pranešimas tuo pat metu bus perduotas Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai. Tokiu atveju Sutartis netenka galios po dvylikos mėnesių nuo tos dienos, kai kita Susitarianči Šalis gaus tokį pranešimą, jei pranešimas nutraukti Sutartį nebus atšauktas susitarimu nepasibaigus šiam terminui. Nesant patvirtinimo, kad kita Susitarianči Šalis gavo pranešimą, bus manoma, kad jis gautas, praėjus keturiolikai dienų nuo jo gavimo Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje.

Sudaryta Vilniuje 1997m. vasario 17d. dviem egzemplioriais lietuvių, vokiečių ir anglų kalbomis. Visi trys tekstai turi vienodą galią. Kilus nesutarimams dėl skirtingo tekstų lietuvių ir vokiečių kalbomis interpretavimo, bus remiamasi angliškuoju tekstu.

Lietuvos Respublikos
Vyriausybės vardu



Vokietijos Federacinės Respublikos
Vyriausybės vardu

