

**No. 44855\***

---

**Lithuania  
and  
Poland**

**Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Poland concerning civil air transport (with annex). Vilnius, 27 October 1992**

**Entry into force:** *provisionally on 27 October 1992 by signature and definitively on 26 January 1993 by notification, in accordance with article 19*

**Authentic texts:** *English, Lithuanian and Polish*

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

---

**Lituanie  
et  
Pologne**

**Accord relatif aux transports aériens civils entre le Gouvernement de la République de Lituanie et le Gouvernement de la République de Pologne (avec annexe). Vilnius, 27 octobre 1992**

**Entrée en vigueur :** *provisoirement le 27 octobre 1992 par signature et définitivement le 26 janvier 1993 par notification, conformément à l'article 19*

**Textes authentiques :** *anglais, lituanien et polonais*

**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 ]

A G R E E M E N T

between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Poland concerning civil air transport.

The Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Republic of Poland hereinafter called `the Contracting Parties`

desiring to promote the mutual relations in the area of civil aviation, have agreed as follows:

Article 1

For the purposes of this Agreement and of the Annex thereto:

- a) the term `aeronautical authority` shall mean in the case of the Republic of Lithuania - the Ministry of Transport, and, in the case of the Republic of Poland - the Ministry of Transport and Maritime Economy, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- b) the term `designated airline` shall mean an airline which has been designated for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- c) the term `territory` shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- d) the term `tariff` shall mean any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their luggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
  1. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and
  2. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

Article 2

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 Annex thereto.

Such services and routes are hereinafter called `the agreed services` and `the specified routes` respectively. The airlines

designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes,
- c) to take on and to put down in international traffic passengers, mail and cargo at the specified points on the specified routes, subject to the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

### Article 3

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party. The granted operating authorization shall not be transferred or transmitted to another airlines without consent of this Contracting Party which granted such authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December 1944, with the later amendments thereto.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if 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 its nationals.

5. When a designated airline has been so authorized under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate each agreed service provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

#### Article 4

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- a) 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 the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- c) in case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article 5

1. The airlines designated by the Contracting Parties for the purpose of operating the agreed services shall provide capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the international carriage on these services.

2. If the national regulations of a Contracting Party so require the agreements, which may be concluded between the designated airlines for the purpose of operating the agreed services, shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the said Contracting Party.

#### Article 6

1. Aircraft engaged in international services by the

designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided this aircraft is re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board this aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes with the exception of charges corresponding to the performed service:

- a) aircraft stores of any origin taken in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party and destined for use on board outbounf aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party.
- b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one of the Contracting Parties and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party,
- c) fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,
- d) advertising materials used by the designated airline on the territory of the other Contracting Party.

3. If national laws or regulations of either Contracting Party so require material referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

#### Article 7

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

Article 8

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of aircraft while within the limits of its territory, shall also be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its territory of passengers, crews, mail and cargo transported on board of aircraft and in particular these regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, crews, mail and cargo taken on board of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 10

1. The tariffs to be charged by the designated airline 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.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. Such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery established by the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of

these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or, if during the first thirty days of the forty-five days period referred to in paragraph 3 of this Article the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provision of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

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

#### Article 11

Accounts and payments between the designated airlines shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between both countries and in conformity with currency regulations being in force on their territories.

In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in convertible currency.

#### Article 12

The designated airlines shall have the right to maintain on the territory of the other Contracting Party their representations with the necessary personnel to operate the agreed air services.

#### Article 13

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

#### Article 14

1. If any dispute arises between the Contracting Parties

relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for the decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

#### Article 15

1. The Contracting Parties reaffirm their rights and obligations under international law, including the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971. The Contracting Parties affirm that their obligations to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form an integral part of their mutual relations under the present Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual



relations, act in conformity with the aviation security standards established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security standards are applicable to the Contracting Parties; and shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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 standards.

4. Each Contracting Party agrees that its airline(s) may be required to observe the aviation security standards referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon 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 occur, 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.

#### Article 16

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to bring to this Agreement. The consultation between the Contracting Parties concerning the proposed amendments shall begin within a period of sixty days from the date of the presentation of the request for such consultation by one Contracting Party.

2. If either Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendment.

3. Any amendments to this Agreement or its Annex pursuant to paragraph 1 or 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of notes between the Contracting

Parties.

Article 17

This Agreement is concluded for indefinite time.

Either Contracting Party may at any time denounce it by notification. In such a case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of notification by the other Contracting Party.

Article 18

This Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19

1. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of each of two States and shall come into effect on the day of the exchange of notes stating that this legislation has been complied with.

2. This Agreement shall provisionally apply from the date of signature.

Done in duplicate at Vilnius on the 27 of October 1992 in the Lithuanian, Polish and English language, all the texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the  
Republic of Lithuania



For the Government of the  
Republic of Poland



A N N E X

ROUTE SCHEDULE

I. Routes to be served by the designated airline of the Republic of Lithuania:

Points in Lithuania - Warsaw - Points beyond

II. Routes to be served by the designated airline of the Republic of Poland:

Points in Poland - Vilnius - Points beyond

III. Points beyond will be agreed between the designated airlines and subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[ LITHUANIAN TEXT – TEXTE LITUANIEN ]

Lietuvos Respublikos Vyriausybės  
ir  
Lenkijos Respublikos Vyriausybės  
civilinio oro susisiekimo

S U T A R T I S

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Lenkijos Respublikos Vyriausybė, toliau vadinamos "Susitariančiomis Šalimis", siekdamos plėtoti savitarpio santykius civilinės aviacijos srityje, susitarė:

1 straipsnis

Šioje Sutartyje ir jos priede:

a) terminas "aeronautikos vadovybė" Lietuvos Respublikos atveju reikš Susisiekimo ministeriją, o Lenkijos Respublikos atveju - Transporto ir jūreivystės ministeriją arba abiem atvejais - bet kurį asmenį arba instituciją, įgaliotus vykdyti minėtų vadovybių funkcijas;

b) terminas "paskirtoji aviakompanija" reikš aviakompaniją, paskirtą vykdyti sutartą susisiekimą šios Sutarties priede apibrėžtais maršrutais, ir turinčią eksploataavimo įgaliojimą pagal šios Sutarties 3 straipsnį.

c) terminas "teritorija" kalbant apie valstybę turi reikšmę apibrėžtą pagal konvencijos, pasirašytos Čikagoje 1944 metais gruodžio 7 dieną, 2 straipsnį.

d) terminas "tarifas" reiškia bet kokią sumą, kurią aviakompanija tiesiogiai arba per savo agentus paėmė arba ima iš asmens arba organizacijos už keleivių (ir jų bagažo) ir krovinių (išskyrus paštą) pervežimą oro transportu, taip pat:

- 1) sąlygas, reguliuojančias tarifo galiojimą ir taikymą;
- 2) rinkliavas ir sąlygas už bet kurias sąlygas, susijusias su pervežimais, kuriuos siūlo aviakompanijos.

## 2 straipsnis

Kiekviena Susitarianti Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šioje Sutartyje nurodytas teises, siekdama įkurti reguliary tarptautinį oro susisiekimą šios Sutarties priede apibrėžtais maršrutais. Toliau šis susisiekimas ir maršrutai vadinami "sutartas susisiekimas" ir "apibrėžti maršrutai". Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija, vykdydama sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais, turės šias teises:

- a) perskristi nenutūpiant kitos Susitariančios Šalies teritoriją;
- b) nutūpti minėtoje teritorijoje nekomerciniais tikslais;
- c) paimti ir pervežti tarptautinio susisiekimo keleivius, bagažą, paštą ir krovinį į nustatytus apibrėžtų maršrutų punktus pagal šios Sutarties ir jos priedo sąlygas.

## 3 straipsnis

1. Kiekviena Susitarianti Šalis turės teisę paskirti aviakompaniją sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti. Apie šį paskyrimą vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė raštu praneša kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei.

2. Susitarianti Šalis, gavusi tokį pranešimą apie paskyrimą, privalo, pagal šio straipsnio 3 ir 4 punktus, nedelsdama suteikti kitos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai atitinkamą eksploatavimo įgaliojimą. Suteikto eksploatavimo įgaliojimo negalima pakeisti arba perduoti kitai aviakompanijai be jį išdavusios Susitariančios Šalies sutikimo.

3. Vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė turi teisę pareikalauti, kad kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų, kad ji pasirengusi įvykdyti įstatymus ir taisykles, kurias paprastai tarptautiniam oro susisiekimui taiko ši aeronautikos vadovybė pagal Tarptautinę Civilinės Aviacijos Konvenciją, pasirašytą Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., ir paskesnius jos papildymus.

4. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę nesuteikti eksploatavimo įgaliojimo, numatyto šio str. 2 punkte, arba iškelti šios Sutarties 2 str. numatytoms paskirtosios aviakompanijos teisėms sąlygas, jeigu ši Susitarianti Šalis nėra įtikinta, kad tos aviakompanijos didžioji nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Susitariančiai Šaliai, paskyrusiai aviakompaniją arba jos piliečiams.

5. Kai paskirtoji aviakompanija taip įgaliojama pagal šio straipsnio 2 punktą, ji bet kuriuo metu gali pradėti vykdyti sutartą susisiekimą su sąlyga, kad tarifas, nustatytas pagal šios Sutarties 10 straipsnį, galioja šiam susisiekimui.

#### 4 straipsnis

1. Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę atšaukti eksploatavimo įgaliojimą arba sustabdyti šios Sutarties 2 straipsnyje numatytas kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos teises arba iškelti tokias sąlygas, kurios, jos manymu, reikalingos šioms teisėms vykdyti:

- a) bet kuriuo atveju, kai ji nėra įsitikinusi, kad didžioji tos aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Susitariančiai Šaliai, paskyrusiai aviakompaniją, arba jos piliečiams, arba
- b) jeigu ši aviakompanija pažeidžia šias teises suteikusios Susitariančios Šalies įstatymus ir norminius aktus, arba
- c) jeigu aviakompanija negali veikti pagal šios Sutarties ir jos priedo sąlygas.

2. Jeigu, siekiant užkirsti kelią tolesniam įstatymų arba nopminių aktų pažeidimui nebūtina nedelsiant atšaukti, sustabdyti arba iškelti šio str. 1 p. minimas sąlygas, tokia teise galima pasinaudoti tik pasikonsultavus su kita Susitariančia Šalimi.

#### 5 straipsnis

1. Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos, vykdydamos sutartą susisiekimą, užtikrins apimtį, atitinkančią esamus ir pagrįstai numatomus tarptautinių pervežimų šiuo susisiekimu poreikius.

2. Jeigu vienos Susitariančios Šalies taisyklės reikalauja paskirtųjų aviakompanijų susitarimų dėl sutarto susisiekinimo eksploataavimo, juos turi patvirtinti tos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybė.

## 6 straipsnis

1. Susitariančių Šalių paskirtųjų aviakompanijų tarptautiniam susisiekinimui naudojami lėktuvai, taip pat jų įprastinė įranga, degalų bei tepalų atsargos ir lėktuvo atsargos (taip pat maistas, gėrimai ir rūkalai), esančios lėktuve atleidžiamos nuo visų maito mokesčių, inspekcijos rinkliavų ir kitų mokesčių ar rinkliavų, atvykstant į kitos Susitariančios Šalies teritoriją, su sąlyga, kad šie lėktuvai bus išgabenti ir jų įranga bei atsargos lieka šiuose lėktuvuose iki jų išgabavimo atgal.

2. Nuo tų pačių mokesčių ir rinkliavų, išskyrus mokestį už teikiamas paslaugas, taip pat bus atleisti:

- a) bet kurios kilmės lėktuvo atsargos, paimtos vienos iš Susitariančių Šalių teritorijoje ir neviršijančios tos Susitariančios Šalies vadovybės nustatytų limitų ir skirtos vartoti eksploatuojant lėktuvus, kuriuos tarptautiniams skrydžiams naudoja kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija;
- b) atsarginės dalys ir įprastinė įranga, įvežamos į vienos iš Susitariančių Šalių teritoriją ir skirtos lėktuvams, kuriuos kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja tarptautiniam susisiekinimui, prižiūrėti arba remontuoti;
- c) degalai bei tepalai lėktuvams, kuriuos kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija naudoja tarptautiniam susisiekinimui, net jeigu šios atsargos vartojamos daliai skrydžio per Susitariančios Šalies, kurioje jos yra paimtos, teritoriją;
- d) reklaminė medžiaga, kurią paskirtoji aviakompanija naudoja kitos Susitariančios Šalies teritorijoje.

3. Jeigu kurios nors Susitariančios Šalies nacionaliniai įstatymai arba taisyklės to reikalauja, šio str. 1 ir 2 punktuose išvardyti daiktai bus pateikti tos Susitariančios Šalies muitinės kontrolei.

## 7 straipsnis

Įprastinė aviacinė įranga, taip pat lėktuvo, kurį naudoja vienos iš Susitariančios Šalių paskirtoji aviakompanija, medžiagos ir atsargos gali būti iškrautos kitos Susitariančios Šalies teritorijoje tik su tos šalies muitinės sutikimu. Tokiu atveju jos gali būti perduotos minėtos muitinės priežiūrai iki jos bus išgabentos atgal arba kitaip panaudotos pagal muitų taisykles.

## 8 straipsnis

Tiesioginio tranzito per vienos iš Susitariančių Šalių teritoriją keleiviams, bagažui ir kroviniui, nepaliekantiems tam skirtos aerouosto vietos, taikoma labai supaprastinta kontrolė. Tiesioginio tranzito bagažas ir krovinyš atleidžiami nuo maito ir kitų panašių mokesčių.

## 9 straipsnis

1. Kiekvienos Susitariančios Šalies įstatymai ir norminiai aktai, reguliuojantys tarptautinėje navigacijoje naudojamų lėktuvų priėmimą, buvimą ir išvykimą iš jos teritorijos bei lėktuvų eksploatavimą ir navigaciją jos teritorijoje, taip pat bus taikomi kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos lėktuvams.

2. Kiekvienos Susitariančios Šalies įstatymai ir norminiai aktai, reguliuojantys keleivių, įgulų, pašto ir krovinio, gabenamų lėktuvais, priėmimą, buvimą ir išvykimą, ypač susiję su pasų, muitų ir sanitarine kontrole, bus taikomi kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos lėktuvais gabenamiems keleiviams, įguloms ir kroviniams.



## 10 straipsnis

1. Tarifai, kuriuos ima vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija už pervežimą į kitos Susitariančios Šalies teritoriją arba iš jos, bus nustatyti priimtino dydžio, atsižvelgiant į visus atitinkamus faktorius, tokius kaip eksploatavimo išlaidos, pagrįstas pelnas ir kitų aviakompanijų tarifai.

2. Šio straipsnio 1 punkte numatyti tarifai bus pagal galimybes nustatyti abiejų Susitariančių Šalių aviakompanijų savitarpio susitarimu, konsultuojantis su kitomis aviakompanijomis, eksploatuojančiomis visą arba dalį maršruto. Jeigu tik galima, toks susitarimas turi būti pasiektas pagal Tarptautinės Oro Transporto Asociacijos numatytą tarifų nustatymo procedūrą.

3. Šitaip sutarti tarifai bus pateikti patvirtinti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybėms ne vėliau kaip prieš 45 dienas iki numatomas jų įsigaliojimo dienos. Ypatingais atvejais šis terminas gali būti sumažintas minėtų vadovybių susitarimu.

4. Jeigu paskirtosios aviakompanijos negali susitarti dėl kurio nors tarifo arba jeigu dėl kurios nors priežasties tarifas negali būti nustatytas taip, kaip reikalaujama šio straipsnio 2 punkte, arba jeigu per pirmąsias 30 iš 45 dienų termino, nurodyto šio straipsnio 3 punkte, vienos iš Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybė pareikš kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei nepasitenkinimą kuriuo nors tarifu, dėl kurio buvo susitarta pagal šio straipsnio 2 punktą, abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės mėgins nustatyti tarifą savitarpio susitarimu.

5. Negalios nė vienas Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybių nepatvirtintas tarifas.

6. Pagal šį straipsnį nustatyti tarifai galios tol, kol vadovaujantis šiuo straipsniu bus nustatyti nauji tarifai.

## 11 straipsnis

Aviakompanijų atsiskaitymai ir mokėjimai atitiks galiojančius abiejų valstybių mokėjimų susitarimus, įstatymus bei norminius aktus, galiojančias jų teritorijoje.

Nesant atitinkamų mokėjimų susitarimo garantijų, minėti atsiskaitymai ir mokėjimai bus nustatyti konvertuojama valiuta.

12 straipsnis

Paskirtosios aviakompanijos turės teisę turėti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje savo atstovybes su reikiamais darbuotojais sutartam oro susisiekimui vykdyti.

13 straipsnis

Glaudžiai bendradarbiaudamos Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės kartkartėmis konsultuosis kaip taikyti šią Sutartį ir priedą bei užtikrinti jų vykdymą.

14 straipsnis

1. Jeigu tarp Susitariančių Šalių iškils koks nors ginčas dėl šios Sutarties interpretavimo arba taikymo, Susitariančios Šalys pirmiausia stengsis išspręsti jį derybomis.

2. Jeigu Susitariančios Šalys neišspręs ginčo derybomis, jos gali pateikti spręsti ginčą tam tikram asmeniui arba organui; arba vienos iš Susitariančių Šalių prašymu ginčas gali būti pateiktas nagrinėti trijų arbitrų arbitražui, po vieną arbitrą paskiria Susitariančios Šalys, o trečiąjį - abu paskirtieji arbitrai. Kiekviena Susitarianči Šalis paskirs arbitrą per 60 dienų nuo tada, kai kita Sutarianti Šalis diplomatiniais kanalais gaus pranešimą kad pageidaujama spręsti ginčą arbitraže; trečiasis arbitras bus paskirtas per kitas 60 dienų. Jeigu kuri nors Susitarianči Šalis nepaskirs arbitro per nustatytą laiką arba jeigu per nustatytą terminą nebus paskirtas trečiasis arbitras, viena iš Susitariančių Šalių gali paprašyti Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos tarybos pirmininką atitinkamai paskirti arbitrą arba arbitrus. Šiuo atveju trečiasis arbitras bus trečiosios valstybės pilietis ir veiks kaip arbitražo pirmininkas .

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

## 15 straipsnis

1. Susitariančios Šalys dar kartą patvirtina savo teises ir pareigas pagal tarptautinę teisę, tarpe jų:

Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvenciją, pasirašytą Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d.,

Konvenciją dėl nusikaltimų ir kitų nusikalstamų veiksmų, padarytų lėktuvuose, pasirašytą 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijyje,

Konvenciją dėl kovos su neteisėtu lėktuvų užgrobimu, pasirašytą 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje,

Konvenciją dėl kovos su nusikalstamais veiksmais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytą 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje.

Susitariančios Šalys patvirtina, kad jų pareigos užtikrinti civilinės aviacijos saugumą ir užkirsti kelią neteisėtiems veiksams yra jų savitarpio santykių pagal šią Sutartį sudėtinė dalis.

2. Susitariančios Šalys paprašytos padės viena kitai kuo galėdamos, kad užkirstų kelią neteisėtam lėktuvų užgrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, keliantiems pavojų keleiviams, įgulos, lėktuvų, aerouostų ir oro navigacijos įrenginių saugumui bei kitokiai grėsmei aviacijos saugumui.

3. Susitariančios Šalys tarpusavio santykiuose vadovausis Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos saugumo standartais - (Konvencijos priedais), kiek šie saugumo standartai taikytini Susitariančioms Šalims; ir reikalaus, kad jų registro lėktuvų naudotojai arba naudotojai, kurių pagrindinė veiklos arba nuolatinė gyvenamoji vieta yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių aerouostų naudotojai laikytųsi šių aviacijos saugumo standartų.

4. Kiekviena Susitarianči Šalis sutinka, kad kita Susitarianči Šalis gali reikalauti iš jos aviakompanijos (-jų) laikytis šio straipsnio 3 punkte minimų aviacijos saugumo standartų atvykstant, išvykstant arba esant tos kitos Susitariančios Šalies teritorijoje. Kiekviena Susitarianči Šalis užtikrins savo teritorijoje veiksmingas priemones lėktuvams apsaugoti, keleiviams ir jų gabenamiems daiktams patikrinti, atitinkamai kontroliuoti įgulą, krovinį ir lėktuvo atsargas iki įlipimo bei pakrovimo ir jų metu. Kiekviena Susitarianči Šalis taip pat atsižvelgs į kitos Susitariančios Šalies prašymus imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių, kad būtų išvengta ypatingo pavojaus.

5. Civilinio lėktuvo, jo keleivių ir įgulos užgrobimo arba kitų neteisėtų veiksmų prieš jį, aerouostus arba oro navigacijos įranga, taip pat tokio pavojaus atveju Susitariančios Šalys padės viena kitai, suteikdamos ryšių linijas ir imdamosi kitų atitinkamų priemonių, kad incidentas arba jo pavojus būtų greit ir saugiai pašalintas.

#### 16 straipsnis

1. Kiekviena Susitariananti Šalis gali bet kada pasiūlyti kitai Susitariančiai Šaliai bet kokią, jos nuomone reikiamą, šios Sutarties pataisą. Susitariančių Šalių konsultacijos dėl pasiūlytų pataisų prasidės per 60 dienų nuo tada, kai viena iš Susitariančių Šalių pareikš tokį pageidavimą.

2. Jeigu kuri nors iš Susitariančių Šalių pageidauja padaryti šios Sutarties priedo pataisą, abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės gali susitarti dėl šių pataisų.

3. Šio straipsnio 1 arba 2 punktuose numatytos šios Sutarties arba jos priedo pataisos įsigalios, kai jas patvirtins Susitariančios Šalys, pasikeisdamos notomis.

#### 17 straipsnis

Ši Sutartis sudaryta neribotam laikui.

Kiekviena Susitariananti Šalis gali bet kuriuo metu denonsuoti ją, pranešdama apie tai. Tokiu atveju ši Sutartis nutraukiama praėjus 12 mėnesių nuo tos dienos, kai kita Susitariananti Šalis gavo pranešimą.

#### 18 straipsnis

Ši Sutartis bus užregistruota Tarptautinėje Civilinės Aviacijos Organizacijoje.

19 straipsnis

1. Ši Sutartis bus patvirtinta pagal abiejų valstybių įstatymus ir įsigalios tą dieną, kai bus pasikeista notomis, kad šie įstatymai įvykdyti.

2. Ši Sutartis preliminariai bus taikoma nuo pasirašymo dienos.

Sutartis surašyta 1992m. *spalio*.....mėn. *27* d. *Vilniuje* dviem egzemplioriais, lietuvių, lenkų ir anglų kalbomis, visiems tekstams turint vienodą galią.

Skirtingai traktuojant Sutartį, už pagrindą imamas tekstas anglų kalba.

Lietuvos Respublikos  
Vyriausybės vardu



Lenkijos Respublikos  
Vyriausybės vardu



**Priedas**

**Reguliarūs maršrutai**

1. Lietuvos Respublikos paskirtosios aviakompanijos aptarnaujami maršrutai:

Punktai Lietuvoje - Varšuva - Punktai už jų ribų .

2. Lenkijos Respublikos paskirtosios aviakompanijos aptarnaujami maršrutai:

Punktai Lenkijoje - Vilnius - Punktai už jų ribų.

3. Dėl punktų už jų ribų susitars paskirtosios aviakompanijos ir juos patvirtins Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės.

[ POLISH TEXT – TEXTE POLONAIS ]

U M O W A

między Rządem Republiki Litwy i Rządem Rzeczypospolitej Polskiej  
o cywilnej komunikacji lotniczej

Rząd Republiki Litwy i Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, zwane dalej "Umawiającymi się Stronami", pragnąc rozwijać wzajemne stosunki w dziedzinie lotnictwa cywilnego uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

Dla celów niniejszej umowy i jej Załącznika:

- a/ wyrażenie "władza lotnicza" będzie oznaczać w przypadku Republiki Litwy - Ministra Transportu, a w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej - Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, albo w obydwu przypadkach każdą osobę lub organ, uprawnione do pełnienia jakichkolwiek funkcji, za które odpowiedzialne są te władze;
- b/ wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze" będzie oznaczać przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy i które otrzymało zezwolenie eksploatacyjne, zgodnie z postanowieniami Artykułu 3 niniejszej Umowy.
- c/ wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do Umawiającej się Strony ma znaczenie określone w Artykule 2 Konwencji;
- d/ wyrażenie "taryfa" oznacza każdą kwotę pobraną lub do pobrania przez przedsiębiorstwa lotnicze, bezpośrednio lub za pośrednictwem ich agentów, od każdej osoby fizycznej lub prawnej za przewóz lotniczy (i ich bagażu) i ładunku (z wyłączeniem poczty) jak również:
  - 1/ warunki regulujące dostępność i zastosowanie taryfy, oraz
  - 2/ należności i warunki odnoszące się do wszystkich pomocniczych usług związanych z tym przewozem, które oferowane są przez przedsiębiorstwa lotnicze.

Artykuł 2

Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie w celu ustanowienia regularnych międzynarodowych linii lotniczych na trasach wyszczególnionych w Załączniku do niniejszej Umowy. Linie te i trasy nazywane są dalej odpowiednio "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami". Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będą korzystać przy eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie z następujących praw:

- a/ przelotu nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony bez lądowania,
- b/ lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych,
- c/ zabierania i wyładowywania w ruchu międzynarodowym pasażerów, poczty i towarów w punktach wyszczególnionych na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy i jej Załącznika.

Artykuł 3

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć przedsiębiorstwo lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach. Wyznaczenie to powinno być podane w drodze pisemnej do wiadomości przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Umawiająca się Strona, która otrzymała zawiadomienie o wyznaczeniu, powinna, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego Artykułu, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego. Udzielone zezwolenie eksploatacyjne nie może być przekazywane innemu przedsiębiorstwu lotniczemu bez zgody Umawiającej się Strony, która wydała takie zezwolenie.



3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że jest ono w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie stosowanych przez wymienione władze przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych, zgodnie z postanowieniami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, z jej późniejszymi zmianami.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówienia przyznania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2 niniejszego Artykułu lub nałożenia takich warunków jakie może ona uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy, jeżeli ta Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony, wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób fizycznych lub prawnych, posiadających jej przynależność państwową.

5. Po otrzymaniu zezwolenia eksploatacyjnego, zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może w każdym czasie rozpocząć eksploatację każdej uzgodnionej linii pod warunkiem, że taryfa, ustalona zgodnie z postanowieniami Artykułu 10 niniejszej Umowy, jest w mocy w odniesieniu do tej linii.

#### Artykuł 4

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw wymienionych w Artykule 2 niniejszej Umowy przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony lub też nałożyć takie warunki korzystania z tych praw, jakie uzna za niezbędne:

- a/ w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej to przedsiębiorstwo lotnicze, albo do osób /fizycznych i prawnych/, posiadających jej przynależność państwową, albo

- b/ w przypadku, nieprzestrzegania przez przedsiębiorstwo lotnicze ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, przyznającej te prawa, albo
- c/ w przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze nie będzie eksploatować uzgodnionych linii zgodnie z warunkami ustalonymi w niniejszej Umowie i jej Załączniku.

2. Prawo to będzie mogło być wykonane dopiero po przeprowadzeniu konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną chyba, że niezwłoczne cofnięcie lub zawieszenie zezwolenia względnie nałożenie warunków przewidzianych w ustępie 1 niniejszego Artykułu będzie niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw lub przepisów.

#### Artykuł 5

1. Przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez Umawiającą się Stronę w celu eksploatacji uzgodnionych linii lotniczych będą oferować zdolność przewozową odpowiadającą bieżącemu i rozsądnie przewidzianemu zapotrzebowaniu na przewóz międzynarodowy na tych liniach.

2. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy krajowe jednej Umawiającej się Strony, porozumienia, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi w przedmiocie eksploatacji uzgodnionych linii będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 6

1. Statki powietrzne, używane w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz ich zapasy pokładowe /w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń/, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione od wszystkich opłat celnych, opłat inspekcyjnych oraz innych opłat i podatków, pod warunkiem, że statki powietrzne opuszczają terytorium tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich odlotu.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

- a/ zapasy pokładowe, jakiegokolwiek pochodzenia wzięte na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez władze tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatującego statku powietrznego, używanego w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- b/ części zapasowe i normalne wyposażenie, wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przeznaczone do obsługi lub naprawy statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;
- c/ materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych w służbie międzynarodowej przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet jeżeli materiały te były zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, w której zostały one załadowane na pokład;
- d/ materiały reklamowe używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy lub przepisy wewnętrzne którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego Artykułu będą poddane kontroli władz celnych tej Umawiającej się Strony.

#### Artykuł 7

Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyladowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych władz aż do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie zgodnie z przepisami celnymi.

Artykuł 8

Pasażerowie, bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczający obszaru portu lotniczego wyznaczonego dla tego celu, będą poddani tylko uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych podatków.

Artykuł 9

1. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące na jej terytorium wlot, przebywanie i wylot z jej terytorium statków powietrznych, używanych w żegludze międzynarodowej, eksploatację i żeglugę takich statków powietrznych w czasie gdy znajdują się w granicach jej terytorium, będą miały zastosowanie również do statków powietrznych wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy każdej Umawiającej się Strony, regulujące wlot, przebywanie i odlot ze swojego terytorium, załóg, poczty i towarów, przewożonych na pokładzie statków powietrznych, w szczególności te, które dotyczą paszportów, kontroli celnej i sanitarnej, będą miały zastosowanie do pasażerów, załóg, poczty i ładunków zabieranych na pokład statków powietrznych używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 10

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należywym uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu będą w miarę możliwości uzgadniane przez zainteresowane wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron, przy konsultacji z innymi przedsiębiorstwami lotniczymi, eksploatującymi całość lub część trasy. Porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiąganę przy zastosowaniu procedury ustanowienia taryf ustalonej przez Zrzeszenie Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane władzom lotniczym Umawiających się Stron do zatwierdzenia co najmniej na czterdzieści pięć dni przed datą proponowaną do wejścia ich w życie. W przypadkach specjalnych termin ten będzie mógł być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek innego powodu, taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu dni wymienionego w ustępie 3 niniejszego Artykułu okresu czterdziestu pięciu dni władze lotnicze jednej z Umawiających się Stron zawiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek taryfy, ustalonej zgodnie z postanowieniami ustępu 2 niniejszego Artykułu władze lotnicze Umawiających się Stron powinny starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf, zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu.

#### Artykuł 11

1. Rozliczenia i płatności między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi dokonywane będą z zachowaniem postanowień układu płatniczego, obowiązującego między obu krajami i przy zachowaniu aktualnych przepisów walutowych stosowanych na ich terytoriach.

2. W przypadku braku odpowiednich postanowień układu płatniczego, wyżej wymienione rozliczenia i płatności będą dokonywane w walutach wymiennalnych.

#### Artykuł 12

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze będą miały prawo utrzymywać na terytorium drugiej Umawiającej się Strony swe przedstawicielstwa z personelem niezbędnym do eksploatacji uzgodnionych linii.

## Artykuł 13

Władze lotnicze Umawiających się Stron w duchu ścisłej współpracy, od czasu do czasu, będą konsultować się wzajemnie w celu zapewnienia wykonywania i należytego stosowania postanowień niniejszej Umowy i jej Załącznika.

## Artykuł 14

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia jakiejś osobie lub organowi albo na żądanie którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór będzie przedstawiony do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda Umawiająca się Strona powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony zawiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnym sześćdziesięciu dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem będzie obywatel Państwa trzeciego, który będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.

## Artykuł 15

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje prawa i zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego, w tym Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963

roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku. oraz Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania do ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią, w ich wzajemnych stosunkach, integralną część niniejszej Umowy.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych. ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urządzeń nawigacyjnych, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej przedsiębiorstw lotniczych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego. o których mowa w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzenia odpowiedniej kontroli załogi, ładunków, zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania. Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portów lotniczych lub lotniczych urzędzeń nawigacyjnych. Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu natychmiastowe i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

#### Artykuł 16

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie wszelką zmianę, której wprowadzenie do niniejszej Umowy uważa za pożądane. Konsultacje między Umawiającymi się Stronami na temat proponowanej zmiany rozpoczną się w ciągu sześćdziesięciu dni licząc od daty skierowania prośby o takiej konsultacji przez jedną z Umawiających się Stron.

2. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa za pożądane wprowadzenie zmiany do Załącznika do niniejszej Umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą porozumieć się w celu wprowadzenia takiej zmiany.

3. Każda zmiana niniejszej Umowy lub jej Załącznika, wprowadzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego Artykułu, wejdzie w życie po jej potwierdzeniu w drodze wymiany not pomiędzy Umawiającymi się Stronami.

#### Artykuł 17

Niniejsza umowa zawarta jest na czas nieokreślony. Którakolwiek Umawiająca się Strona może w każdym czasie wypowiedzieć Umowę w drodze powiadomienia. W takim przypadku niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dwunastu miesięcy od dnia otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę.

#### Artykuł 18

Niniejsza Umowa będzie zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.



Artykuł 19

1. Niniejsza Umowa podlega zatwierdzeniu zgodnie z prawodawstwem wewnętrznym każdego z dwóch Państw i wejdzie w życie w dniu wymiany not stwierdzających to zatwierdzenie.

2. Niniejsza Umowa będzie stosowana tymczasowo od dnia jej podpisania.

Sporządzono w Wilnie dnia 27 października 1992 roku w językach litewskim, polskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności co do interpretacji, tekst angielski będzie rozstrzygający.

Z upoważnienia  
Rządu Republiki Litwy



Z upoważnienia  
Rządu Rzeczypospolitej Polskiej



Z A Ł Ą C Z N I K

W Y K A Z   T R A S

- I.    Trasy eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Republiki Litwy:

Punkty na Litwie - Warszawa - punkty położone dalej.

- II.   Trasy eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej:

Punkty w Polsce - Wilno - punkty położone dalej.

- III. Punkty położone dalej będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i przedstawione do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.