

LITHUANIA



Treaty Series No. 37 (1998)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of the Republic of Lithuania

concerning Air Services

Vilnius, 20 September 1993

[The Agreement entered into force on 20 September 1993]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
September 1998*

**AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA
CONCERNING AIR SERVICES**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Lithuania, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944¹;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:
 - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
 - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of Lithuania, the Minister for Transport, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;
- (e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

¹Treaty Series No. 8 (1953) Cmd 8742.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

(3) Nothing in paragraphs (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

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

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations 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 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(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 those 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 normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
 - (c) if the airline otherwise does not operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (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 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and/or cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
 - (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 7

Tariffs

- (1)
 - (a) The term “tariff” means:
 - (i) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
 - (ii) the additional goods, services, or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
 - (iii) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits; and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.
 - (iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
 - (b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week, or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.
- (2) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market considerations. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before submitting for approval tariffs for services covered by the following provisions.
- (3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the designated airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:
 - (a) any proposed tariff to be charged for carriage between territories of the Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect;
 - (b) a tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they do not approve the proposed tariff;
 - (c) nothing in sub-paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to those authorities either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines;
 - (d) if the aeronautical authorities of either Contracting Party consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise;

(e) in the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authorities of one Contracting Party to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

(4) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by those aeronautical authorities and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between its territory and that of a third State, provided that those aeronautical authorities may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.

ARTICLE 8

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

(a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

- (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
- (ii) passenger handling equipment and component parts;
- (iii) cargo-loading equipment and component parts;
- (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
- (v) instructional material and training aids;
- (vi) computer equipment and component parts; and
- (vii) airline and operators' documents;

(b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
- (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
- (iii) spare parts including engines;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) When the equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article arrive in the territory of the other Contracting Party, the approval of the Customs authority may be necessary before such items are unloaded, and that Customs authority may also require these items to be placed under its supervision or control up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

(5) Passengers' baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in relation to measures dealing with aviation security, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties. This paragraph is not applicable to the cabin baggage of passengers arriving in the United Kingdom from Lithuania and transferring to an intra EC flight.

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963¹, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970², and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³, 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 1988⁴.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft on their registry, 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 provisions. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) 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 (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions 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 also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

¹Treaty Series No. 126 (1969) Cmnd 4230.

²Treaty Series No. 39 (1972) Cmnd 4956.

³Treaty Series No. 10 (1974) Cmnd 5524.

⁴Treaty Series No. 20 (1991) Cm 1470.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

(6) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure by the Contracting Parties to reach a satisfactory resolution of the matter within 15 days from the date of receipt of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorisations or technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 12

Airline Representation and Sales

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

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents.

ARTICLE 13

User Charges

- (1) The term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.
- (2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines’ representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 14

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 17

Termination

This Agreement shall enter into force upon signature and remain in force for a period of 10 years. Thereafter it shall remain in force unless either Contracting Party shall have given notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

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

Done, in duplicate at Vilnius this 20th day of September 1993 in the English and Lithuanian languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:

For the Government of the Republic of
Lithuania:

DAVID GILLMORE

P GYLYAS

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the United Kingdom—intermediate points—points in Lithuania.

NOTES

- (1) The routes may be operated in either direction.
- (2) The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the United Kingdom.
- (3) No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down at points in Lithuania and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

SECTION 2

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

Points in Lithuania—intermediate points—points in the United Kingdom.

NOTES

- (1) The routes may be operated in either direction.
- (2) The designated airline or airlines of the Republic of Lithuania may on any or all flights omit calling at any of the above mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Republic of Lithuania.
- (3) No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down at points in the United Kingdom and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

DIDŽIOSIOS BRITANIJOS IR ŠIAURĖS AIRIJOS JUNGTINĖS KARALYSTĖS VYRIAUSYBĖS IR
LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS

ORO SUSISIEKIMO SUTARTIS

Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Jungtinės Karalystės Vyriausybė ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė, toliau vadinamos Susitariančiomis Šalimis;

būdamos Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvencijos, pradėtos pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, narėmis;

siekdamos sudaryti minėtąją Konvenciją papildančią Sutartį oro susisiekimui tarp atitinkamų jų teritorijų pradėti, susitarė:

1 STRAIPSNIS

Sąvokos

Šioje Sutartyje, jei kontekstas nereikalauja kitokio apibūdinimo:

- (a) terminas “Čikagos Konvencija” reiškia Tarptautinės Civilinės Aviacijos Konvenciją, pradėtą pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, ir apima: (I) bet kurią jos pataisą, įsigaliojusią pagal Konvencijos 94(a) straipsnį ir ratifikuotą abiejų Susitariančių Šalių; (II) bet kurią jos Priedą arba jo pataisą, priimtą pagal šios Konvencijos 90 straipsnį, kiek toks Priedas arba pataisa tuo metu galioja abiem Susitariančioms Šalims;
- (b) terminas “aeronautikos vadovybė” reiškia Lietuvos Respublikos atveju—Susisiekimio ministrą, o Jungtinės Karalystės atveju—Valstybės ministrą transportui, o 7 straipsnio tikslais—Civilinės aviacijos vadovybę, arba, abiem atvejais, bet kurią asmenį ar instituciją, kuri gali būti įgaliota vykdyti funkcijas, kurias šiuo metu vykdo bet kuri minėtoji vadovybė, arba panašias funkcijas;
- (c) terminas “paskirtoji aviakompanija” reiškia aviakompaniją, paskirtą ir įgaliotą pagal šios Sutarties 4 straipsnį;
- (d) terminas “teritorija” Valstybės atžvilgiu turi reikšmę, apibrėžtą Čikagos Konvencijos 2 straipsnyje;
- (e) terminai “oro susisiekimas”, “tarptautinis oro susisiekimas”, “aviakompanija” ir “nutūpimas nekomerciniais tikslais” turi reikšmes, atitinkamai apibrėžtas Čikagos Konvencijos 96 straipsnyje;
- (f) terminas “ši Sutartis” apima jos Preidą ir bet kokias jo arba šios Sutarties pataisas.

2 STRAIPSNIS

Čikagos Konvencijos Taikymas

Šios Sutarties sąlygos atitiks Čikagos Konvencijos nuostatas, kiek jos yra taikytinos tarptautiniam oro susisiekimui.

3 STRAIPSNIS

Teisių Suteikimas

(1) Kiekviena Susitarianti Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šias tarptautinio oro susisiekimo teises:

- (a) teisę nenutupiant perskristi jos teritoriją;
- (b) teisę nutūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;

(2) Kiekviena Susitarianti Šalis suteikia kitai Susitariančiai Šaliai šioje Sutartyje apibrėžtas teises tarptautiniam oro susisiekimui vykdyti maršrutais apibrėžtais atitinkamoje prie šios Sutarties pridėto tvarkaraščio dalyje. Toks susisiekimas ir maršrutai toliau atitinkamai vadinami "sutartas susisiekimas" ir "apibrėžti maršrutai". Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos, vykdydamos sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais, be šio straipsnio 1 punkte nurodytų, teisių, turi teisę nutūpti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje šios Sutarties tvarkaraštyje apibrėžto maršruto punktuose ir įlaipinti ar išlaipinti keleivius, pakrauti ar iškrauti krovinį bei paštą.

(3) Niekas pagal šio straipsnio 2 punktą nesuteikia teisės vienos Susitariančios Šalies paskirtosioms aviakompanijoms įlaipinti keleivius arba pakrauti krovinius bei paštą kitos Susitariančios Šalies teritorijoje ir gabenti sandos ar atlyginimo pagrindu į kitą tos kitos Susitariančios Šalies teritorijos punktą.

(4) Jei dėl ginkluoto konflikto, politinių neramumų ar permainų arba ypatingų ir nepaprastų aplinkybių vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija negali vykdyti susisiekimo savo įprastu maršrutu, kita Susitarianti Šalis stengsis garantuoti tolesnį susisiekimą laikinai pervaikydama maršrutus.

4 STRAIPSNIS

Aviakompanijų Paskyrimas ir Įgaliojimas

(1) Sutartam susisiekimui apibrėžtais maršrutais vykdyti kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę raštu paskirti kitai Susitariančiai Šaliai vieną arba daugiau aviakompanijų taip pat atšaukti arba pakeisti tokius paskyrimus.

(2) Gavusi tokį paskyrimą, kita Susitarianti Šalis laikydamosi šio straipsnio 3 ir 4 punktų sąlygų, nedelsiant suteikia paskirtajai aviakompanijai ar aviakompanijoms atitinkamus eksploatavimo įgaliojimus.

(3) Vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė turi teisę reikalauti, jog kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija įrodytų, kad ji yra pasirengusi vykdyti įstatymų ir norminių aktų reikalavimus, kuriuos ši vadovybė paprastai ir pagrįstai taiko tarptautiniam oro susisiekimui pagal Čikagos Konvencijos sąlygas.

(4) Kiekviena Susitarianti Šalis turi teisę nesuteikti šio straipsnio 2 punkte minimų eksploatavimo įgaliojimų arba iškelti tokias sąlygas, kurios jos manymu reikalingos paskirtajai aviakompanijai naudojantis šios Sutarties 3(2) straipsnyje numatytomis teisėmis, bet kuriuo atveju, kai minėtoji Susitarianti Šalis nėra įsitikinusi, kad didžioji tos aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso aviakompanijai, paskyrusiai Susitariančiai Šaliai arba jos piliečiams.

(5) Kai aviakompanija taip paskirta ir įgaliota, ji gali pradėti vykdyti sutartą susisiekimą su sąlyga, kad ji atitinka šios Sutarties keliamas sąlygas.

5 STRAIPSNIS

Eksplotavimo Įgaliojimų Atšaukimas Arba Sustabdymas

(1) Kiekviena Susitarianči Šalis turi teisę atšaukti kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos eksploatavimo įgaliojimą arba sustabdyti naudojimąsi šios Sutarties 3(2) straipsnyje numatytais teisėmis, arba iškelti tokias sąlygas, kurios jos manymu reikalingos naudojantis tomis teisėmis:

- (a) bet kuriuo atveju, kai ji nera įsitikinusi, kad didžioji tos aviakompanijos nuosavybės dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Susitariančiai Šaliai, paskyrusiai aviakompaniją arba jos piliečiams;
- (b) jei ši aviakompanija nesilaiko įstatymų arba norminių aktų kuriuos paprastai ir pagrįstai taiko šias teises suteikianti Susitarianči Šalis;
- (c) jei aviakompanija kitaip nevykdo šios Sutarties sąlygų.

(2) Jei, siekiant užkirsti kelią tolesniam įstatymų ar norminių aktų pažeidimui, nebūtina skubiai atšaukti, sustabdyti arba iškelti sąlygas, minimas šio straipsnio 1 punkte, tokia teise naudojama tik pasikonsultavus su kita Susitariančia Šalimi.

6 STRAIPSNIS

Sutarto Susisiekimo Principai

(1) Abiejų Susitariančių Šalių paskirtosios aviakompanijos turi teisingas ir lygias galimybes vykdyti sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais tarp jų atitinkamų teritorijų.

(2) Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos, vykdydamos sutartą susisiekimą, atsižvelgs į kitos Susitariančios Šalies paskirtųjų aviakompanijų interesus, kad nepakenktų, susisiekimui, kurį pastarosios vykdo visame arba dalyje to paties maršruto.

(3) Susitariančių Šalių paskirtųjų aviakompanijų vykdomas sutartas susisiekimas bus glaudžiai susijęs su visuomenės poreikiais susisiekimui apibrėžtais maršrutais ir jų svarbiausias tikslas, esant, pagrįstam užkrovimo koeficientui, suteikti talpą, atitinkančią esamus ir pagrįstai numatomus poreikius keleivių ir/arba, krovinių, taip pat pašto gabenimams iš aviakompaniją paskyrusios Susitariančios Šalies teritorijos arba į ją. Keleivių ir krovinių, taip pat pašto, pakrautų ir iškrautų apibrėžtu maršrutu, punktuose, esančiuose trečiųjų, valstybių teritorijoje, gabenimas atliekamas pagal bendruosius principus, kurie reiškia, kad talpa bus susijusi su:

- (a) poreikiais eismui į ir iš aviakompaniją paskyrusios Susitariančios Šalies teritorijos;
- (b) zonos, per kurią vyksta sutartas susisiekimas, poreikiais eismui atsižvelgiant į kitas transporto paslaugas, kurias teikia tos zonos valstybių aviakomponijos;
- (c) aviakompanijos tiesiogines veiklos poreikiais.

7 STRAIPSNIS

Tarifai

(1)

(a) Terminas "tarifas" reiškia:

- (i) kainą, imamą už keleivių, bagažo arba krovinio (išskyrus paštą) gabenimą;
- (ii) papildomas prekes, paslaugas arba kitą naudą, teikiamas arba gaunamas vykdant tokį gabenimą, arba kuri yra gauta atsitiktinai ar ryšium su tokiu gabenimu;

- (iii) kainas, imamas už šias papildomas prekes, paslaugas arba naudą;
ir apima sąlygas, nuo kurių priklauso šių kainų taikymas ir minėtų prekių, paslaugų arba naudos teikimas ar gavimas.
 - (iv) komisinį mokestį, kurį aviakompanija moka agentui už parduotus bilietus arba važtaraščius, kuriuos šis agentas iš rašo gabenimams reguliarium oro susisiekimu.
- (b) Jei keleivių arba krovinių gabenimo kainos skiriasi priklausomai nuo sezono, savaitės dienos arba paros, kurią vykdomas skrydis, laiko, kelionės krypties arba nuo kokio nors kito faktoriaus, kiekviena skirtinga keleivių arba krovinių gabenimo kaina turi būti laikoma atskiru tarifu, jei jis dėl tam tikrų sąlygų atitinkamos vadovybės buvo (arba nebuvo) patvirtintas atskirai.
- (2) Tarifai, kuriuos ima paskirtosios aviakompanijos už gabenimą tarp abiejų Susitariančių Šalių teritorijų, bus nustatomi priimtino dydžio, atsižvelgiant į visus atitinkamus veiksnius, tokius kaip-naudotojų interesai, eksploatacinės sąnaudos, pagrįstas pelnas ir rinkos sąlygos. Abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės nereikalauja, kad jų aviakompanijos konsultuotų kitas aviakompanijas prieš pateikdamos tvirtinti tarifus pagal minimas sąlygas.
- (3) Abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės turitrindamos tarifus, kuriuos kiekvienos Susitariančios Šalies aviakompanijos ima už gabenimą tarp vienos Susitariančių Šalies teritorijos punkto ir kitos Susitariančios Šalies teritorijos punkto, taiko šias sąlygas:
- (a) kiekvieną pasiūlytą tarifą imamą už gabenimą tarp Susitariančių Šalių teritorijų suinteresuota paskirtoji aviakompanija pati arba savo atstovą pateiks derinti abiem aeronautikos vadovybėms mažiausiai prieš 30 dienų (arba trumpesnę laiką jei susitaria abi aeronautikos vadovybės) iki pasiūlytos jo įsigaliojimo pradžios;
 - (b) taip pateiktą derinimui tarifą aeronautikos vadovybės turi teisę patvirtinti bet kuriuo metu. Tačiau, atsižvelgiant į sekančius du papunkčius, kiekvienas tarifas bus laikomas patvirtintu praėjus 21 dienai po pateikimo derinimui gavimo dienos, jei per 20 dienų nuo pateikimo derinimui gavimo dienos adiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės raštu nepraneša viena kitai, kad jos nepatvirtina siūlomo tarifo;
 - (c) niekas ankstesniame (b) papunktyje netrukdo vienos iš Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybei vienašališkai atmesti bet kurį tarifą, kurį pateikia derinti viena iš jos pačios paskirtų aviakompanijų. Tačiau tokio vienašališko veiksmo imamasi tik tada, jei šios vadovybės manymu pasiūlytas tarifas yra per aukštas arba jo taikymas prieštarautų konkurencijai ir padarytų žymią žalą kitai aviakompanijai ar aviakompanijoms;
 - (d) jei vienos iš Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės manymu, kitos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos pateiktas derinimui tarifas yra per aukštas arba prieštarautų konkurencijai ir tai padarytų žymią žalą kitai aviakompanijai ar aviakompanijoms, ji turi teisę per 20 dienų nuo pateikimo derinimui gavimo pareikalauti konsultacijų su kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybe. Tokios konsultacijos įvyks per 21 dieną nuo pareikalavimo, o tarifas įsigalioja pasibaigus šiam terminui, jei abiejų Šalių vadovybės nesusitaria kitaip;
 - (e) tuo atveju, kai vienos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybės manymu tarifas, įsigaliojęs pagal aukščiau nurodytas sąlygas, daro didelę žalą kitai aviakompanijai ar aviakompanijoms tam tikrame maršrute ar maršrutuose, ši aeronautikos vadovybė turi teisę pareikalauti konsultacijų su kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybe. Tokios konsultacijos įvyks per 21 dieną nuo pareikalavimo, jei abiejų Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės nesusitaria kitaip.
- (4) Tarifai, kuriuos vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija ima už gabenimą tarp kitos Susitariančios Šalies ir trečiosios valstybės teritorijų, pateikiami tvirtinti kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybei. Kiekvienas pateiktas tarifas patvirtinamas, jei jis pagal dydį, sąlygas ir galiojimo terminą tapatus tarifui, kurį ši aeronautikos vadovybė patvirtino ir šios kitos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija taiko gabenimui tarp jos ir trečiosios valstybės teritorijų, su sąlyga, kad ta aeronautikos vadovybė turi teisę atšaukti savo patvirtinimą, jei derinamas tarifas dėl

kurios nors priežasties nutraukiamas, arba pakeisti tvirtinimo sąlygas, kurios neatitinka patvirtintam derinamo tarifo vairantui.

8 STRAIPSNIS

Muitų Mokesčiai

(1) Nuo visų muitų, valstybinių akcizo mokesčių ir panašių valstybinių rinkliavų atleidžiamas kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos ar aviakompanijų orlaivis, vykdamas tarptautinį oro susisiekimą, o taip pat:

(a) šie vienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos į kitos Susitariančios Šalies teritoriją įvežami daiktai:

- (i) remonto, technines priežiūros ir aptarnavimo įranga ir jos dalys;
- (ii) keleivių aptarnavimo įranga ir jos dalys;
- (iii) krovimo įranga ir jos dalys;
- (iv) saugumo įranga ir jos dalys, naudojamos šioje įrangoje;
- (v) metodine medžiaga ir mokomosios priemonės;
- (vi) kompiuterine įranga ir jos dalys;
- (vii) aviakompanijos ir naudotojo dokumentai;

(b) šie daiktai, vienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos įvežami į kitos Susitariančios Šalies teritoriją arba pristatomi vienos Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai kitos Susitariančios Šalies teritorijoje:

- (i) orlaivio atsargos (įskaitant ne vien tik maistą, gerimus ir rūkalus), įvežtos arba paimitos į orlaivį kitos Susitariančios Šalies teritorijoje;
- (ii) kuras, tepalai ir suvartojamosios techninės atsargos;
- (iii) atsarginės dalys, tarpe jų varikliai;

su sąlyga, kad kiekvienu atveju jie minimos paskirtosios aviakompanijos naudojami orlaivyje arba tarptautinio aerouosto ribose tarptautiniam oro susisiekimui pradėti arba palaikyti.

(2) Atleidimas nuo muitų, valstybinių akcizo mokesčių ir panašių valstybinių rinkliavų netaikomas mokesčiams, pagrįstiems paslaugų, kurios Susitariančios Šalies paskirtajai aviakompanijai (aviakompanijoms) suteikiamos kitos Susitariančios Šalies teritorijoje, kaštais.

(3) Kai šio straipsnio 1 punkte minima įranga ir atsargos įvežamos į kitos Susitariančios Šalies teritoriją, prieš iškraunant jas gali būti reikalingas muitinės leidimas. Muitine taip pat gali pareikalauti šiuos daiktus pateikti jos priežiūrai arba kontrolei kol jie bus išgabenti atgal arba kitaip panaudoti pagal muitinės taisykles.

(4) Šio straipsnio teikiamomis lengvatomis taip pat galima naudotis tais atvejais, kai vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos susitaria su kita aviakompanija ar aviakompanijomis paskolinti arba perduoti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje daiktus, nurodytus šio straipsnio 1 punkte, su sąlyga, kad ta kita aviakompanija ar aviakompanijos taip pat naudosis tokiomis pat kitos Susitariančios Šalies teikiamomis lengvatomis.

(5) Keleivių bagažas ir kroviny, vykstantys tiesioginiu tranzitu per vienos iš Susitariančių Šalių teritoriją ir nepaliekantys šiam tikslui skirtos aerouosto teritorijos, turės praeiti tik supaprastintą kontrolę, išskyrus aviacinio saugumo priemonių taikymo atvejus. Tiesioginio tranzito bagažas ir kroviny atleidžiami nuo muitų ir kitų panašių mokesčių. Šis punktas netaikomas rankiniam bagažui tų keleivių, kurie atvyksta į Jungtinę Karalystę iš Lietuvos ir vyksta vidiniu Europos Bendrijos skrydžiu.

Aviacijos Saugumas

(1) Kiekviena Susitarianči Šalis dar kartą patvirtina, kad jos įsipareigojimai kitai Susitariančiai Šaliai garantuoti civilinės aviacijos saugumą nuo neteisėtų veiksmų yra sudėtinė šios Sutarties dalis. Kiekviena Susitarianči Šalis ypač veiks pagal aviacijos saugumo reikalavimus, numatytus Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų įvykdytų orlaivyje, pasirašytoje 1963 m. rugsejo 14 d. Tokijyje, Konvencijoje dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, pasirašytoje 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje ir Konvencijoje dėl kovos su neteisėtais veiksmais, nukreiptais prieš civilinės aviacijos saugumą, pasirašytoje 1971 m. rugšėjo 23 d. Monrealyje ir Protokole dėl kovos su neteisėtais veiksmais aerouostuose aptarnaujančiuose tarptautinę civilinę aviaciją papildančiame Konvenciją dėl kovos su neteisėtais veiksmais, nukreiptais prieš civilinės aviacijos saugumą sudarytą 1971 m. rugšėjo 23 d. Monrealyje, pasirašytame 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje.

(2) Susitariančios Šalys, gavusios prašymą, suteikia viena kitai visą reikiamą pagalbą, kad užkirstų kelią neteisėtam civilinių orlaivių užgrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, nukreiptiems prieš tokių orlaivių jų keleivių ir įgulos, aerouostų ir aeronavigacinės įrangos saugumą taip pat bet kuriai kitai grėsmei, kylančiai civilinės aviacijos saugumui.

(3) Susitariančios Šalys tarpusavio santykiuose veiks pagal Tarptautinės Civilinės Aviacijos Organizacijos nustatytus aviacijos saugumo standartus ir rekomenduojamą praktiką (kiek ji yra jų taikoma), sudarančius Čikagos Konvencijos Priedus; ir reikalauja, kad jų rejestro orlaivių naudotojai, naudotojai, kurių pagrindinė darbo arba nuolatinė gyvenamoji vieta yra jų teritorijoje, taip pat jų teritorijoje esančių aerouostų naudotojai veiktų pagal šiuos aviacijos saugumo reikalavimus. Šiame punkte nuoroda į aviacijos saugumo standartus apima kiekvieną suinteresuotos Susitariančios Šalies praneštą skirtumą. Kiekviena Susitarianči Šalis iš anksto pateikia informaciją kitai apie savo ketinimą pranešti bet kokį skirtumą.

(4) Kiekviena Susitarianči Šalis garantuoja, kad jos teritorijoje būtų imamas veiksmingų priemonių orlaiviui apsaugoti, keleiviams ir jų rankiniam bagažui patikrinti ekraninėmis priemonėmis ir įgulai, kroviniui (taip pat turimam bagažui) bei orlaivio atsargoms atitinkamai patikrinti iki įlaipinant arba pakraunant ir jų metu, ir, kad šios priemonės yra tinkamos užkirsti keliui pavojaus didejimui. Kiekviena Susitarianči Šalis sutinka, kad kita Susitarianči Šalis gali reikalauti jos aviakompanijų laikytis 3 punkte minimų aviacijos saugumo reikalavimų, taikomų atvykimui ir išvykimui arba buvimui šios kitos Susitariančios Šalies teritorijoje. Kiekviena Susitarianči Šalis taip pat veiks palankiai atsižvelgdama į kitos Susitariančios Šalies prašymą imtis pagrįstų, specialių saugumo priemonių prieš konkretų pavojų.

(5) Įvykus civilinio orlaivio neteisėto pagrobimo incidentui arba kitiems neteisėtiems veiksams, nukreiptiems prieš tokio orlaivio, keleivių ir įgulos, aerouostų ar aeronavigacinės įrangos saugumą, arba, kilus tokio incidento grėsmei, Susitariančios Šalys padės viena kitai palengvindamos ryšį ir imsis kitų atitinkamų priemonių, įgalinančių kuo greičiau ir su mažiausia rizika gyvybei likviduoti tokį incidentą arba jo grėsmę.

(6) Jei Susitarianči Šalis turi pakankamą pagrindą manyti, kad kita Susitarianči Šalis nesilaiko šio straipsnio reikalavimų, ji turi teisę reikalauti skubių konsultacijų su kita Susitariančia Šalimi. Susitariančioms Šalims nepavykus patenkinamai išspręsti klausimo per 15 dienų nuo reikalavimo gavimo dienos, atsiranda pagrindas sustabdyti, atšaukti ar apriboti kitos Susitariančios Šalies aviakompanijos ar aviakompanijų eksploatavimo įgaliojimą arba techninį leidimą arba iškelti jiems sąlygas. Neatidėliotinų aplinkybių atveju, Susitarianči Šalis turi teisę imtis laikinų veiksmų nesibaigus 15 dienų.

10 STRAIPSNIS

Statistikos Duomenų Pateikimas

Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybė, kitos Susitariančios Šalies aeronautikos vadovybės prašymu, pateikia tokią periodinę arba kitokią statistikos informaciją, kurios pagrindai gali reikėti Susitariančios Šalies, šiame straipsnyje minimos pirmąja, paskirtosios aviakompanijos sutarto susisiekimo apimtims analizuoti. Tokia informacija apima visus duomenis, kurių reikia tų aviakompanijų sutartuose susisiekimuose vykdomų gabenimų apimtims, jų pradiniais ir galiniams punktam nustatyti,

11 STRAIPSNIS

Uždarbio Pavedimas

Prireikus kiekviena paskirtoji aviakompanija turi teisę pakeisti ir pervesti į savo šalį vietoje gautas pajamas, likusias nuo vietinių išlaidų. Keitimas ir pavedimas leidžiamas be apribojimų pagal einamiesiems atsiskaitymams taikomą keitimo kursą, kuris galioja tuo metu, kai pajamos pateikiamos keitimui ir pavedimui, neimant jokių rinkliavų, išskyrus tas, kurias paprastai ima bankai, atlikdami tokį keitimą ir pavedimą.

12 STRAIPSNIS

Atstovavimas Aviakompanijai ir Paslaugų Pardavimas

(1) Vienos Susitariančios Šalies paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos turi teisę pagal kitos Susitariančios Šalies įstatymus ir norminius aktus, reguliuojančius atvykimą, buvimą ir i darbinimą, atsivėžti ir laikyti kitos Susitariančios Šalies teritorijoje savo vadovaujančių, techninių vykdomųjų ir kitų specialistų personalą, kurio reikia oro susisiekimui užtikrinti.

(2) Kiekvienos Susitariančios Šalies paskirtosios aviakompanijos turi teisę tiesiogiai arba per agentus pardavinėti oro susisiekimo paslaugas kitos Susitariančios Šalies teritorijoje.

13 STRAIPSNIS

Naudotojo Rinkliavos

(1) Terminas "naudotojo rinkliavos" reiškia rinkliavą, kurią kompetentinga vadovybė ima arba leidžia imti iš aviakompanijų už aerouosto turtą ar įrangą arba už aeronavigacinę įrangą, įskaitant su tuo susijusias paslaugas ir įrangą orlaiviams, jų įguloms, keleiviams ir kroviniams.

(2) Susitarianči Šalis neims arba neleis imti iš kitos Susitariančios Šalies paskirtųjų aviakompanijų naudotojo rinkliavų, didesnių už taikomas savo pačios aviakompanijoms, vykdančioms panašų tarptautinį oro susisiekimą.

(3) Kiekviena Susitarianči Šalis skatins konsultacijas naudotojo rinkliavų klausimais tarp savo kompetentingų mokesčių rinkimo institucijų ir aviakompanijų, kurios naudojasi tų mokesčių rinkimo institucijų paslaugomis ir patarnavimais ir pagal galimybes tai darys per aviakompanijas atstovaujančias organizacijas. Apie kiekvieną pasiūlymą pakeisti naudotojo rinkliavą, turi būti iš anksto pranešta naudotojams, kad jie gautų pareikšti savo nuomonę iki pakeitimų padarymo. Kiekviena Susitarianči Šalis toliau skatins savo kompetentingas mokesčių rinkimo institucijas ir naudotojus keistis atitinkama informacija naudotojo rinkliavų klausimais.

14 STRAIPSNIS

Konsultacijos

Kiekviena Susitarianči Šalis turi teisę bet kuriuo metu pareikalauti konsultacijų dėl šios Sutarties įgyvendinimo, interpretavimo, taikymo ar pakeitimo arba jos laikymosi. Tokios konsultacijos, kurias turi teisę rengti aeronautikos vadovybės, prasideda per 60 dienų nuo tos dienos, kai kita Susitarianči Šalis gauna raštišką reikalavimą, jei Susitariančios Šalys nesusitaria kitaip.

15 STRAIPSNIS

Ginčų Sprendimas

- (1) Jei tarp Susitariančių Šalių kyla bet koks ginčas dėl šios Sutarties interpretavimo arba taikymo, Susitariančios Šalys pirmiausia mėgina išspręsti jį derybomis.
- (2) Jei Susitariančios Šalys neišsprendžia ginčo derybomis, jos gali perduoti jį asmeniui arba institucijai, dėl kurių jos gali susitarti, arba, bet kurios Susitariančios Šalies prašymu, perduoti spręsti trijų arbitrų trečiųjų teismui, kuris sudaromas tokia tvarka:
 - (a) kiekviena Susitarianči Šalis per 30 dienų nuo reikalavimo spręsti klausimą trečiųjų teisme gavimo, paskiria po vieną arbitrą. Trečiosios valstybės pilietis, kuris veikia kaip trečiųjų teismo pirmininkas, paskiriamas trečiuoju arbitru pirmųjų dviejų arbitrų susitarimų per 60 dienų nuo antro arbitro paskyrimo;
 - (b) jei per nurodytą terminą nepadaromas minėtas paskyrimas, bet kuri iš Susitariančių Šalių gali paprašyti Tarptautinio teisingumo teismo pirmininko padaryti reikiamus paskyrimus per 30 dienų. Jei pirmininkas yra vienos iš Susitariančių Šalių pilietis, vyriausiasis vicepirmininkas, kuris nenušalinamas dėl tos pačios priežasties, paskiria arbitrus.
- (3) Išskyrus šiame straipsnyje numatytus atvejus, arba jei Susitariančios Šalys nesusitaria kitaip, trečiųjų teismas apibrėžia savo jurisdikcijos ribas ir nustato savo procedūrą. Trečiųjų teismo nurodymu arba bet kurios iš Susitariančių Šalių prašymu, ne vėliau kaip per 30 dienų nuo trečiųjų teismo galutinio sudarymo, surengiamas posėdis tiksliai apibrėžti jo nagrinėjamus klausimus ir specialią procedūrą, kurios bus laikomasi.
- (4) Jei Susitariančios Šalys nesusitaria kitaip arba trečiųjų teismas kitaip nenurodo, kiekviena Susitarianči Šalis per 45 dienas nuo trečiųjų teismo galutinio suformavimo dienos pateikia memorandumą. Atsiliepimai pateikiami per kitas 60 dienas. Trečiųjų teismo posėdis įvyksta vienos iš Susitariančių Šalių reikalavimu arba savo nuožiūra, per 30 dienų nuo tada, kai atsiliepimai turėjo būti gauti.
- (5) Trečiųjų teismas mėgina duoti raštišką sprendimą per 30 dienų nuo posėdžio pabaigos arba, jei posėdžio nebuvo, per 30 dienų nuo abiejų atsiliepimų gavimo. Sprendimas priimamas balsų dauguma.
- (6) Susitariančios Šalys turi teisę pareikalauti paaiškinti sprendimą per 15 dienų nuo tokio sprendimo gavimo dienos, o toks paaiškinimas duodamas per 15 dienų nuo pareikalavimo gavimo.
- (7) Trečiųjų teismo sprendimas privalomas Susitariančioms Šalims.
- (8) Kiekviena Susitarianči Šalis padengia savo paskirto arbitro išlaidas. Kitas trečiųjų teismo išlaidas, taip pat ir Tarptautinio teisingumo teismo pirmininko arba vicepirmininko išlaidas vykdanč šio straipsnio 2(b) punkte numatytas procedūras, Susitariančios Šalys pasidalina po lygiai.

16 STRAIPSNIS

Pakeitimas

Visos šios Sutarties pataisos, dėl kurių susitaria Susitariančios Šalys, įsigalioja jas patvirtinus notų pasikeitimu.

17 STRAIPSNIS

Sutarties Nutraukimas

Ši Sutartis įsigalios nuo pasirašymo ir galios 10 metų. Po to ji galios tol, kol bet kuri Susitarianti Šalis raštu praneš kitai Susitariančiai Šaliai apie savo sprendimą nutraukti šią Sutartį. Toks pranešimas tuo pačiu metu pateikiamas Tarptautinei Civilinės Aviacijos Organizacijai. Ši Sutartis netenka galios vidurnaktį (pranešimo gavimo vietoje), baigiantis pirmiesiems metams nuo dienos, kai kita Susitarianti Šalis gavo pranešimą, jei susitarus pranešimas neatšaukiamas iki šio termino pabaigos. Kitai Susitariančiai Šaliai nepatvirtinus pranešimo gavimo, bus manoma, kad jis gautas po 14 dienų nuo tada, kai ji gavo Tarptautinę Civilinės Aviacijos Organizaciją.

Tai paliudydami, čia pasirašiusieji, savo atitinkamų Vyriausybių įgalioti, pasirašė šią Sutartį.

Surašyta 2 egzemplioriais Vilniuje, 1993 m. rugsėjo 20 dieną anglų ir lietuvių kalbomis, abiem tekstams turint vienodą galią.

Didžiosios Britanijos ir Šiaurės
Airijos Jungtinės Karalystės
Vyriausybės vardu:

Lietuvos Respublikos Vyriausybės
vardu:

DAVID GILLMORE

P GYLYAS

PRIEDAS
MARŠRUTŲ TVARKARAŠTIS

I DALIS

Maršrutai, kuriuos eksploatuos Jungtinės Karalystės paskirtoji aviakompanija arba aviakompanijos:

Punktai Jungtinėje Karalystėje—tarpiniai punktai—punktai Lietuvoje.

PASTABOS:

- (1) Maršrutai gali būti eksploatuojami bet kuria kryptimi.
- (2) Jungtinės Karalystės paskirtoji aviakompanija arba aviakompanijos turi teisę bet kuriame arba visuose skrydžiuose neužsukti į kurį nors iš aukščiau minimų punktų su sąlyga, kad sutartas susisiekimas šiais maršrutais prasideda Jungtinėje Karalystėje teritorijos punkte.
- (3) Negalima tarpiniame punkte paimti keleivių ir krovinių, kuriuos reikia išlaipinti arba iškrauti punktuose, esančiuose Lietuvos Respublikoje, ir, atvirkščiai, išskyrus tuos atvejus, kai kartkartėmis dėl šito gali susitarti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės. Šis apribojimas taip pat taikomas visoms tarpinių sustojimų formoms.

2 DALIS

Maršrutai, kuriuos eksploatuos Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos:

Punktai Lietuvoje—tarpiniai punktai—punktai Jungtinėje Karalystėje.

PASTABOS:

- (1) Maršrutai gali būti eksploatuojami bet kuria kryptimi.
- (2) Lietuvos Respublikos paskirtoji aviakompanija ar aviakompanijos turi teisę bet kuriame arba visuose skrydžiuose neužsukti į kurį nors iš aukščiau minimų punktų su sąlyga, kad sutartas susisiekimas šiais maršrutais prasideda Lietuvos Respublikos teritorijos punkte.
- (3) Negalima tarpiniame punkte paimti keleivių ir krovinių, kuriuos reikia išlaipinti arba iškrauti punktuose, esančiuose Jungtinėje Karalystėje, ir, atvirkščiai, išskyrus tuos atvejus, kai kartkartėmis dėl šito gali susitarti Susitariančių Šalių aeronautikos vadovybės. Šis apribojimas taip pat taikomas visoms tarpinėms sustojimų formoms.



Published by The Stationery Office Limited
and available from:

The Publications Centre

(Mail, telephone and fax orders only)
PO Box 276, London SW8 5DT
General enquiries 0171 873 0011
Order through the Parliamentary Hotline *Lo-call* 0345 02 34 74
Fax orders 0171 873 8200

The Stationery Office Bookshops

123 Kingsway, London WC2B 6PQ
0171 242 6393 Fax 0171 242 6394
68-69 Bull Street, Birmingham B4 6AD
0121 236 9696 Fax 0121 236 9699
33 Wine Street, Bristol BS1 2BQ
0117 9264306 Fax 0117 9294515
9-21 Princess Street, Manchester M60 8AS
0161 834 7201 Fax 0161 833 0634
16 Arthur Street, Belfast BT1 4GD
01232 238451 Fax 01232 235401
The Stationery Office Oriel Bookshop,
The Friary, Cardiff CF1 4AA
01222 395548 Fax 01222 384347
71 Lothian Road, Edinburgh EH3 9AZ
0131 228 4181 Fax 0131 622 7017

Accredited Agents
(see Yellow Pages)

and through good booksellers

ISBN 0-10-140432-8



9 780101 404327