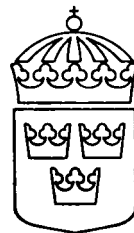


Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 0284-1967

Utgiven av Utrikesdepartementet

SÖ 1995: 22

Nr 22

Luftfartsavtal med Litauen

Vilnius den 9 september 1993

Regeringen beslutade den 11 februari 1992 att ingå avtalet.
Avtalet trädde i kraft den 9 september 1993.

Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Lithuania.

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement:

(a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Sweden, the Swedish Civil Aviation Administration and in the case of the Republic of Lithuania, Ministry of Transport, or in both cases any person or authority empowered to perform the functions presently exercised by the above mentioned authorities;

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

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

Luftfartsavtal mellan Konungariket Sveriges regering och Republiken Litauens regering

Konungariket Sveriges regering och Republiken Litauens regering,

som är parter i konventionen om internationell civil luftfart öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och

som önskar sluta ett avtal i överensstämmelse med nämnda konvention i syfte att upprätta reguljär lufttrafik mellan sina respektive territorier,

har kommit överens om följande.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal avses med

a) termen "konventionen": konventionen om internationell civil luftfart öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet varje bilaga som antagits enligt artikel 90 i konventionen samt varje ändring i bilagorna eller i konventionen enligt dess artiklar 90 och 94, vilka har antagits av båda avtalslutande parterna,

b) termen "luftfartsmyndigheter": vad beträffar Konungariket Sverige, Luftfartsverket, och vad beträffar Republiken Litauen, Transportministeriet, eller för bådads del någon person eller myndighet som är bemyndigad att utföra de uppgifter som för närvarande utövas av ovan nämnda myndigheter,

c) termen "designerat lufttrafikföretag": ett lufttrafikföretag som har designerats och bemyndigats i enlighet med artikel 3 i detta avtal,

d) termerna "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "lufttrafikföretag" och "landning för andra än trafikändamål": vad som fastställts i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

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

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

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

(h) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2

Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by the other Contracting Party:

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

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes,

(c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, and

e) "avtal": detta avtal, bilagorna därtill, och alla ändringar däri,

f) "bilaga": bilagorna till detta avtal eller enligt ändring i enlighet med bestämmelserna i artikel 17.2 i detta avtal. Bilagorna utgör en integrerad del av detta avtal och alla hänvisningar till detta avtal skall inbegripa hänvisningar till bilagorna om icke annat föreskrivs,

g) termen "tariff": de priser som skall betalas för transport av passagerare, bagage och frakt och de villkor som gäller för dessa priser, inbegripet priser och villkor för andra tjänster som utförs av transportören i samband med lufttransporten, samt inbegripet ersättning och villkor som erbjuds ombud, dock exklusiv ersättning eller villkor för transport av post,

h) termen "användaravgift": en avgift som de behöriga myndigheterna tar ut av lufttrafikföretag för användning av en flygplats eller anordningar för flygnavigering, för luftfartyg, deras besättningar, passagerare och last.

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Var och en av de avtalsslutande parterna beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter att bedriva internationell lufttrafik genom det eller de lufttrafikföretag som designeras av den andra avtalsslutande parten:

a) att flyga över den andra avtalsslutande partens territorium utan att landa,

b) att landa inom nämnda territorium för andra än trafikändamål,

c) att landa inom nämnda territorium på de punkter som anges i bilagan till detta avtal, i syfte att i internationell trafik ta ombord och lämna av passagerare, gods och post, var för sig eller tillsammans.

2. Ingenting i punkt 1 i denna artikel skall anses medföra rätt för den ena avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, gods och post

mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the 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.

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

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

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

b) The Government of the Republic of Lithuania shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the

till befordran mot ersättning eller avgift med destination till en annan punkt inom den senare avtalslutande partens territorium.

3. Varje avtalslutande parts lufttrafikföretag, förutom de som har designerats enligt artikel 3 i detta avtal, skall även åtnjuta de rättigheter som anges i punkt 1 a) och b) i denna artikel.

Artikel 3

Designering av lufttrafikföretag

1. Vardera avtalslutande parten skall ha rätt att, genom skriftligt meddelande till den andra avtalslutande parten, designera ett eller flera lufttrafikföretag i syfte att bedriva den överenskomna trafiken på angivna flyglinjer.

2. Vid mottagande av ett sådant meddelande om designering, vilket skall överlämnas och bekräftas på diplomatisk väg, skall den andra avtalslutande parten, med förbehåll för bestämmelserna i punkterna 3 och 4 i denna artikel, utan dröjsmål bevilja lufttrafikföretaget eller -företagen som sålunda designerats erforderligt trafiktillstånd.

3. Den ena avtalslutande partens luftfartsmyndigheter kan begära att ett lufttrafikföretag som designerats av den andra avtalslutande parten styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som vanligen och skäligen tillämpas av sådana myndigheter vid bedrivande av internationell lufttrafik i enlighet med bestämmelserna i konventionen.

4 a) Konungariket Sveriges regering skall ha rätt att vägra bevilja trafiktillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga för att ett designerat lufttrafikföretag skall kunna utöva de rättigheter som anges i artikel 2, i varje fall då den inte är övertygad om att effektiv kontroll över lufttrafikföretaget upprätthålls i Litauen och att lufttrafikföretaget är konstituerat och har sitt huvudkontor i Litauen.

b) Republiken Litauens regering skall ha rätt att vägra bevilja trafiktillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga för att ett designerat lufttrafikföretag skall kunna utöva

exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Sweden and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Sweden.

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

Article 4

Revocation, Suspension, and Imposition of Conditions

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

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

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

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

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

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

de rättigheter som anges i artikel 2, i varje fall då den inte är övertygad om att effektiv kontroll över lufttrafikföretaget upprätthålls i Sverige och att lufttrafikföretaget är konstituerat och har sitt huvudkontor i Sverige.

5. När ett lufttrafikföretag sålunda har designers och bemyndigats kan det påbörja överenskommen trafik, under förutsättning att lufttrafikföretaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal, inbegripet de som rör tariffer.

Artikel 4

Återkallande, upphävande och införande av villkor

1. Vardera avtalslutande parten skall ha rätt att neka eller återkalla ett trafiktillstånd eller att upphäva utövandet av de rättigheter som anges i artikel 2 i detta avtal för ett lufttrafikföretag som designers av den andra avtalslutande parten eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga vid utövandet av dessa rättigheter

a) i) vad gäller Konungariket Sveriges regering, i varje fall där den inte är övertygad om att effektiv kontroll upprätthålls över det lufttrafikföretaget i Litauen och att lufttrafikföretaget är konstituerat och har sitt huvudkontor i Litauen,

ii) vad gäller Republiken Litauens regering, i varje fall där den inte är övertygad om att effektiv kontroll upprätthålls över det lufttrafikföretaget i Sverige och att lufttrafikföretaget är konstituerat och har sitt huvudkontor i Sverige,

b) då ett sådant lufttrafikföretag inte följer den avtalslutande parts lagar eller andra författningar som beviljar dessa rättigheter eller

c) då lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva trafik i enlighet med de villkor som föreskrivs i detta avtal.

2. Såvida inte omedelbart återkallande eller upphävande av trafiktillstånd som omnämns i punkt 1 i denna artikel eller införande av villkoren däri är nödvändigt för att förhindra överträdelser av lagar eller andra författningar, skall sådan rättighet endast utövas efter samråd med den andra avtalslutande parten.

Article 5

User Charges

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

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

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

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

Article 6

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees, and other duties or taxes on ar-

Artikel 5

Användaravgifter

1. En avtalsslutande part skall inte ta ut högre avgifter av den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag än de som tas ut av dess egna lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan de avtalsslutande parternas territorier.

Varje avgift för flygnavigering som åläggs internationell trafik som bedrivs av lufttrafikföretag, vilka har bemyndigande från den ena av de avtalsslutande parterna, skall stå i rimlig proportion till kostnaden för de tjänster som utförs för berört lufttrafikföretag och som uttas i enlighet med relevanta riktlinjer utfärdade av den internationella luftfartsorganisationen (ICAO).

2. När överenskommen trafik bedrivs, skall samma enhetliga villkor tillämpas av de båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag vid användning av flygplatser såväl som av alla andra anordningar under deras kontroll.

3. Vardera avtalsslutande parten skall uppmuntra samråd om användaravgifter mellan dess behöriga avgiftsmyndigheter och de lufttrafikföretag som använder de tjänster och de anordningar som tillhandahålls av dessa myndigheter, när så är möjligt, genom dessa lufttrafikföretags ställföreträdande organisationer. Underrättelse i skälig tid om alla förslag till ändring av sådana avgifter skall lämnas till användarna för att göra det möjligt för dem att yttra sig innan ändringarna görs. Vardera avtalsslutande parten skall vidare uppmuntra sina behöriga avgiftsmyndigheter och användarna att utbyta lämplig information rörande sådana avgifter.

Artikel 6

Tullavgifter

1. Luftfartyg som används i internationell trafik av vardera avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag liksom deras sedvanliga utrustning, förråd av bränsle och smörjmedel samt luftfartygsförråd (däri inbegripet livsmedel, dryckesvaror och tobak) ombord på luftfartyget skall vara befriade från alla tullar, inspektionsavgifter och andra

iving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be relieved from the duties, fees, and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

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

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

(c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

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

avgifter eller skatter vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens område, förutsatt att utrustningen och förråden finns kvar ombord på luftfartyget till dess att de åter utförs.

2. Med undantag av avgifter som grundas på kostnaden för den tjänst som tillhandahålls skall befrielse från de tullar, avgifter och pålagor som avses i punkt 1 i denna artikel även gälla följande:

a) luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och som tas ombord, inom rimliga gränser, för förbrukning på utgående luftfartyg som används i internationell lufttrafik genom ett av den andra avtalsslutande parten designerat lufttrafikföretag,

b) reservdelar, inbegripet motorer som införs i en avtalsslutande parts territorium, för underhåll eller reparation av luftfartyg som används av ett av den andra avtalsslutande parten designerat lufttrafikföretag inom internationell lufttrafik och

c) bränsle, smörjmedel och förbrukningsbara tekniska förråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för förbrukning på ett luftfartyg som används i internationell lufttrafik genom ett av den andra parten designerat lufttrafikföretag, även då dessa förråd skall användas under en del av resan som företas över den avtalsslutande parts territorium där de tas ombord.

3. Det kan krävas att utrustning och förråd som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel hålls under övervakning eller kontroll av vederbörande myndigheter.

4. De lättnader som föreskrivs i denna artikel skall också gälla när de av den ena avtalsslutande parten designerade lufttrafikföretagen har ingått arrangemang med ett annat eller andra lufttrafikföretag om lån eller överföring av vad som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel till den andra avtalsslutande partens territorium, under förutsättning att ett sådant eller sådana andra lufttrafikföretag samtidigt åtnjuter dessa lättnader från den andra avtalsslutande parten.

Article 7

Storage of Airborne Equipment and Supplies

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

Article 8

Entry Clearance Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo, and mail, upon transit of, admission to, departure from, and while within the territory of such a Contracting Party.

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

Article 9

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.

Artikel 7

Förvaring av luftburen utrustning och förråd

Den sedvanliga luftburna utrustningen, liksom material och förråd som förvaras ombord på endera avtalsslutande partens luftfartyg får lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med godkännande av det territoriets tullmyndigheter. I sådant fall kan de ställas under övervakning av nämnda myndigheter tills de utförs eller på annat sätt avyttras i enlighet med tullföreskrifterna.

Artikel 8

Tullbehandlingsbestämmelser vid ankomst

1. En avtalsslutande parts lagar och andra författningar beträffande inresa, tullklarening, transit, immigration, pass, tullar och karantän skall iakttas av den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag och av eller för dess besättning, passagerare, gods, och post vid transit av, inresa till, avresa från och vid vistelse inom en sådan avtalsslutande parts territorium.

2. Passagerare i transit genom endera avtalsslutande partens territorium skall endast vara föremål för en mycket förenklad tull- och immigrationskontroll. Bagage och gods i direkt transit skall vara befriat från tullavgifter och liknande skatter.

Artikel 9

Kapacitetsbestämmelser

1. Det skall råda rimliga och lika möjligheter för varje avtalsslutande parts designerade lufttrafikföretag att bedriva lufttrafik på vilken som helst flyglinje som anges i bilagan till denna överenskommelse.

2. Vid bedrivande av överenskommen trafik på linjer som anges i bilagan till denna överenskommelse skall vardera avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag ta hänsyn till den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretags intressen för att inte onödigtvis försvåra den lufttrafik som det sistnämnda lufttrafikföretaget eller -företagen bedriver.

3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail, and freight, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 10

Tariffs

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

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

3. The tariffs proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be submitted for approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties in such form as the aeronautical authorities of the Contracting Party may separately require. They shall be submitted for approval at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed date of introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities. The proposed tariffs shall be treated as having

3. Överenskommen trafik som bedrivs av ett designerat lufttrafikföretag skall som sitt främsta mål ha tillhandahållande av tillräcklig kapacitet för att motsvara aktuella och skäligen förutsedda behov av transport av passagerare, post och frakt från eller till den avtalsslutande parts territorium som designerat lufttrafikföretaget.

Artikel 10

Tariffer

1. De tariffer som skall tas ut av den ena avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag för befordran till eller från den andra avtalsslutande partens territorium skall fastställas på rimlig nivå, med vederbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer, inbegripet driftskostnader, skälig vinst och tjänsternas karaktär, såsom hastighet och servicekvalitet, samt andra lufttrafikföretags tariffer.

2. De lufttrafikföretag som designerats av de båda avtalsslutande parterna kan enas om de tariffer som avses i punkt 1 i denna artikel. Överenskommelser kan om möjligt träffas genom samråd med andra lufttrafikföretag som trafikerar hela eller en del av samma linje. De designerade lufttrafikföretagen skall dock inte uteslutas från rätten att anmäla och inte heller de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter från att godkänna tariffer, om det lufttrafikföretaget har misslyckats att uppnå överenskommelse med de andra designerade lufttrafikföretagen om sådana tariffer, eller därför att inget annat designerat lufttrafikföretag trafikerar samma linje.

3. De tariffer som föreslås av ett av en avtalsslutande part designerat lufttrafikföretag för befordran till och från den andra avtalsslutande partens område skall anmälas för godkännande av de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter i sådan form som den avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter var för sig kan kräva. De skall anmälas för godkännande minst trettio (30) dagar (eller en kortare period som de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter kommer överens om) före den föreslagna infördedagen; i särskilda fall kan denna tidsgräns minskas, under förutsättning av nämnda myndigheters medgivande. De föreslagna tarifferna skall

been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which they are received by those aeronautical authorities.

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

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

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

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

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

behandlas som om de anmälts hos en avtalslutande parts luftfartsmyndigheter samma dag som dessa luftfartsmyndigheter erhåller dem.

4. Inga tariffer skall bli giltiga om inte båda avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter har godkänt dem. Varje föreslagen tariff som anmälts i enlighet med punkt 3 i denna artikel skall anses ha godkänts av den avtalslutande partens luftfartsmyndigheter om inte, inom de första tjugoen (21) dagarna av den trettio- (30-) dagarsperiod som avses i punkt 3 i denna artikel, den ena avtalslutande partens luftfartsmyndigheter underrättar den andra avtalslutande partens luftfartsmyndigheter om att de ej godkänner en viss tariff.

5. Ifall underrättelse om ogillande lämnas i enlighet med bestämmelserna i punkt 4 i denna artikel, skall de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter försöka att komma överens om tarifferna. En avtalslutande part får för detta ändamål, inom 30 dagar från underrättelsen om ogillande, begära samråd mellan de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter, som skall ske inom 30 dagar från den dag då den andra avtalslutande parten skriftligen erhåller en sådan begäran.

6. Om luftfartsmyndigheterna inte kan komma överens om godkännande av någon tariff som anmälts till dem enligt punkt 3 ovan eller om fastställande av någon tariff enligt punkt 5 ovan, skall tvisten lösas i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i detta avtal.

7. De tariffer som fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel skall förbli i kraft tills nya tariffer har fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.

Vid godkännande av tariffer får emellertid en avtalslutande parts luftfartsmyndigheter till sitt godkännande lägga till sådana förfallodagar som de anser skäligen. Då en tariff har en förfallodag skall den gälla till den vederbörliga förfallodagen, om den inte upphävs av det berörda lufttrafikföretaget eller de berörda lufttrafikföretagen med godkännande av båda avtalslutande parternas luftfarts-

replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

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

8. Without prejudice to the application of the provisions of the Air Services Agreement the designated airlines shall be allowed to match (i.e. in price level, conditions, and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties on a specified route between the Republic of Lithuania and the Kingdom of Sweden, provided that the matching fare is to be applied on the same specified route or on an alternative routing which does not exceed the distance along the said specified route by more than 20 per cent.

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

Article 11

Financial Provisions

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall on demand – subject to the right of the other Contracting Party to exercise equitably and in good faith and on a

myndigheter, eller om inte en ersättningstarriff har anmälts och godkänts före förfalldagen.

När en tariff har godkänts utan en förfalldag, och om ingen ny tariff har anmälts och godkänts, skall denna tariff gälla tills endera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter lämnar underrättelse om att den avser upphäva sitt godkännande. Sådan underrättelse skall lämnas minst 90 dagar före den avsedda dagen för tariffens upphörande. Den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kan, inom 30 dagar från mottagandet av nämnda underrättelse, begära samråd mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter i syfte att gemensamt fastställa en ersättningstarriff. Sådana samråd skall ske inom 30 dagar från den dag då den andra avtalsslutande parten skriftligen erhåller en sådan begäran.

8. Utan att det inverkar menligt på tillämpningen av bestämmelserna i luftfartsavtalet skall de designerade lufttrafikföretagen tillåtas att tillämpa en tariff som motsvarar (t.ex. vad gäller prisnivå, villkor, och förfalldag) varje tariff som vederbörligen godkänts och som tillämpas på en angiven linje mellan Republiken Litauen och Konungariket Sverige av ett lufttrafikföretag som designerats av en av de avtalsslutande parterna, under förutsättning att ifrågavarande avgift tillämpas på samma angivna linje eller på en alternativ linje som inte överskrider sträckan längs nämnda angivna linje med mer än 20 procent.

9. De båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skall sträva efter att säkerställa att A) de tariffer som debiteras överensstämmer med de tariffer som accepterats av båda luftfartsmyndigheterna och att B) inget lufttrafikföretag under några som helst omständigheter rabatterar någon del av sådana tariffer vare sig direkt eller indirekt.

Artikel 11

Finansiella bestämmelser

1. En avtalsslutande parts designerade lufttrafikföretag skall på begäran – med förbehåll för den andra avtalsslutande partens rätt att skäligen och ärligt samt på en icke-

non-discriminatory basis, the powers conferred by its laws – have the right to convert and remit from the other Contracting Party local revenues in excess of sums locally disbursed.

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

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

Article 12

Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party.

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

Article 13

Airline representation

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

2. The designated airline or airlines of

diskriminerande grundval utöva de befogenheter som ges i dess lagar – ha rätt att konvertera och från den andra avtalsslutande parten översända lokala intäkter som överstiger de belopp som utbetalas lokalt.

2. Konvertering och översändande av sådana belopp skall ske på grundval av de officiella växelkurser som gäller för löpande betalningar eller, om det inte finns några officiella växelkurser, till aktuella kurser på den öppna valutamarknaden för löpande betalningar, och skall inte påföras andra avgifter än de som vanligen tas ut av banker för att utföra sådana tjänster.

3. Om systemet för betalningar mellan de avtalsslutande parterna regleras av en separat överenskommelse, skall denna tillämpas.

Artikel 12

Utbyte av statistik

Endera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall på begäran förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter med sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter som rimligtvis kan krävas för granskning av den kapacitet som tillhandahålls i överenskommen trafik av den förstnämnda avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag.

Dessa uppgifter skall innehålla all den information som är nödvändig för att fastställa den trafikvolym som befordras av lufttrafikföretaget eller -företagen i överenskommen trafik.

Artikel 13

Lufttrafikföretags representation

1. En avtalsslutande parts designerade lufttrafikföretag skall ha rätt att, i enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och andra författningar som rör inresa, vistelse och anställning, ta in och hålla på den andra avtalsslutande partens territorium sin egen administrativa och tekniska personal samt driftspersonal och andra experter som krävs för att bedriva lufttrafik.

2. Det eller de lufttrafikföretag som varde-

each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible currency.

Article 14

Approval of Flight Schedules

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

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

Article 15

Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to project the security of civil aviation against 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, 1963", "the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December, 1970", "the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971", and "Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation,

ra avtalslutande parten har designerat skall ha rätt att delta i försäljning av lufttransport inom den andra avtalslutande partens område, antingen direkt eller genom ombud. De avtalslutande parterna skall inte inskränka rätten för vardera avtalslutande partens designerade lufttrafikföretag att sälja, och för någon person att köpa, sådan transport i lokal eller i en fritt konvertibel valuta.

Artikel 14

Godkännande av trafikprogram

Det eller de lufttrafikföretag som den ena avtalslutande parten har designerat skall understå den andra avtalslutande partens luftfartsmyndigheter sitt trafikprogram för godkännande minst trettio (30) dagar innan trafiken påbörjas. Programmet skall framför allt omfatta de tidtabeller, den trafiktäthet och de flyplanstyper som skall användas.

Varje ändring som görs vid en senare tidpunkt skall meddelas luftfartsmyndigheterna för godkännande.

Artikel 15

Flygsäkerhet

1. Vardera avtalslutande parten bekräftar att dess skyldighet mot den andra avtalslutande parten att skydda den civila luftfartens säkerhet mot rättsstridig inblandning utgör en integrerad del av detta avtal. Varje avtalslutande part skall framför allt handla i enlighet med luftfartens säkerhetsbestämmelser i "Konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg" undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, "Konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg" undertecknad i Haag den 16 december 1970, "Konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet" undertecknad i Montreal den 23 september 1971 och "Protokoll för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik. Tillägg till konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet upprättad i Montreal den

done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988”.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

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

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

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

23 september 1971”, undertecknad i Montreal den 24 februari 1988.

2. Varje avtalsslutande part skall på begäran erhålla all nödvändig assistans av den andra avtalsslutande parten för att förhindra olaga besittningstagande av civilt luftfartyg och andra olaga handlingar mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anordningar för flygnavigering och varje annat hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. De avtalsslutande parterna skall, i sina ömsesidiga relationer, handla i enlighet med de tillämpliga bestämmelser för luftfartens säkerhet som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och som återfinns som bilagor till konventionen om internationell civil luftfart öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944. Varje avtalsslutande part skall kräva att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg i dess register eller de som bedriver lufttrafik med luftfartyg och som har sin huvudsakliga verksamhet i eller är stadigvarande bosatta inom dess område samt att de som driver flygplatser inom dess område, handlar i enlighet med sådana bestämmelser för luftfartens säkerhet.

4. Vardera avtalsslutande parten är införstådd med att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg kan åläggas att iaktta de bestämmelser för flygsäkerhet som avses i punkt 3 i denna artikel och som den andra avtalsslutande parten kräver vid inresa till, utresa från eller vistelse inom den andra avtalsslutande partens område. Varje avtalsslutande part skall säkerställa att lämpliga åtgärder till fullo vidtas inom dess område för att skydda luftfartyget och kontrollera passagerare, besättning, handbagage, bagage, gods, post och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Varje avtalsslutande part skall även välvilligt överväga varje begäran från den andra avtalsslutande parten om rimliga särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett visst hot.

5. När en incident eller hot om en incident inträffar, som innebär olaga besittningstagande av civilt luftfartyg eller andra olaga handlingar mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anordningar för flygnavigering, skall

ting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16

Consultations

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and of its Annexes.

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

Article 17

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of ninety (90) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

varje avtalsslutande part bistå den andra avtalsslutande parten genom att underlätta kommunikation och vidta andra lämpliga åtgärder i syfte att på ett snabbt och säkert sätt få sådana incidenter eller hot därom att upphöra.

Artikel 16

Samråd

1. I en anda av nära samarbete skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter samråda med varandra från tid till annan i syfte att säkerställa tillämpningen och en tillfredsställande efterlevnad av bestämmelserna i detta avtal och dess bilagor.

2. Endera avtalsslutande parten kan begära samråd som kan ske antingen muntligen eller genom skriftväxling och som skall inledas nittio (90) dagar efter den dag då en sådan begäran mottagits, såvida inte de avtalsslutande parterna kommit överens om annat.

Artikel 17

Ändringar

1. Om den ena av de avtalsslutande parterna anser det önskvärt att ändra någon bestämmelse i detta avtal, kan den begära samråd med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd, som kan ske mellan luftfartsmyndigheterna antingen muntligen eller genom skriftväxling, skall inledas inom nittio (90) dagar efter dagen för mottagandet av en sådan begäran, såvida inte de avtalsslutande parterna kommit överens om annat. Ändringar som man sålunda kommit överens om träder i kraft när de har godkänts i enlighet med de båda avtalsslutande parternas författningsbestämmelser och bekräftats genom diplomatisk notväxling.

2. Ändringar i detta avtals bilagor kan göras genom direkt överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

Article 18

Conformity with Multilateral Conventions

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

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

Article 19

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which

Artikel 18

Överensstämmelse med multilaterala konventioner

Om en allmän multilateral konvention om luftfart träder i kraft för de båda avtalsslutande parterna, skall bestämmelserna i ett sådant avtal tillämpas.

Samråd i enlighet med artikel 16 i detta avtal kan ske i syfte att besluta om i vilken utsträckning detta avtal påverkas av bestämmelserna i den multilaterala konventionen.

Artikel 19

Twistlösning

1. Om en tvist uppkommer mellan de avtalslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalslutande parterna i första hand försöka lösa tvisten genom förhandlingar.

2. Om de avtalslutande parterna inte kan lösa tvisten genom förhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta den till en skiljedomare för avgörande, eller kan tvisten på begäran av endera avtalslutande parten hänskjutas för avgörande till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän, varav vardera avtalslutande parten utser en och de båda sålunda utsedda skiljemännen utser den tredje. Vardera avtalslutande parten skall utse en skiljeman inom sextio (60) dagar från den dag då endera avtalslutande parten från den andra på diplomatisk väg mottagit en begäran om biläggande av tvisten genom skiljeförfarande, och den tredje skiljemannen skall utses inom en därpå följande tidsfrist av sextio (60) dagar. Om någon av de avtalslutande parterna underlåter att utse en skiljeman inom den angivna tiden eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den angivna tiden, kan endera avtalslutande parten begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd utser en eller flera skiljemän, allt efter omständigheterna. I samtliga fall skall den tredje skiljemannen vara medborgare i en tredje stat och fungera som ordförande i skiljenämnden och bestämma var skiljeförfarandet skall äga rum. Om ordföranden anser att han är medborgare i en

cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The Arbitral Tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

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

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

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Article 20

Termination

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

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

Article 21

Registrations

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

stat som inte kan betraktas som neutral i förhållande till tvisten, skall den vice ordförande som är äldst och inte är diskvalificerad av den anledningen, sköta utseendet av skiljemän. Skiljenämnden skall fatta sitt beslut med röstmajoritet.

3. Kostnaderna för skiljenämnden skall delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

4. De avtalsslutande parterna förbinder sig att följa ett beslut som fattats enligt punkt 2 i denna artikel.

5. Om och så länge som endera avtalsslutande parten underlåter att följa ett beslut som fattats enligt punkt 2 i denna artikel, kan den andra avtalsslutande parten begränsa, vägra att bevilja eller återkalla de rättigheter eller privilegier som med stöd av detta avtal beviljats den felande avtalsslutande parten eller det felande designerade lufttrafikföretaget eller -företagen.

Artikel 20

Uppsägning

Detta avtal förblir i kraft under en obegränsad tidsperiod.

Endera avtalsslutande parten kan emellertid när som helst skriftligen underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp detta avtal; en sådan underrättelse skall samtidigt tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen. I så fall skall avtalet upphöra att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten har mottagit underrättelsen, såvida inte uppsägningen återtogs genom överenskommelse före utgången av denna period. Om inte den andra avtalsslutande parten erkänner mottagandet av underrättelsen, skall underrättelsen anses vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att den mottagits av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 21

Registrering

Detta avtal och dess bilagor och varje senare ändring däri skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

SÖ 1995: 22

Article 22

Entry into Force

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

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

Done, in duplicate, at Vilnius this 9 September 1993 in the English language.

For The Government of the Kingdom of Sweden

Lars Magnuson

For The Government of the Republic of Lithuania

Jonas Birziskis

ANNEX A

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

Column 1	Column 2
Points in Sweden	Vilnius and two more points in the territory of Lithuania

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

Artikel 22

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft från dagen för undertecknandet.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Som skedde i Vilnius den 9 september 1993 på engelska språket.

För Konungariket Sveriges regering

Lars Magnuson

För Republiken Litauens regering

Jonas Birziskis

BILAGA A

1. Flyglinjer som får trafikeras av lufttrafikföretag som designerats av Konungariket Sveriges regering:

Kolumn 1	Kolumn 2
Punkter i Sverige	Vilnius och två ytterligare punkter inom Litauens territorium

2. Ingenting skall hindra ett lufttrafikföretag som designerats av endera avtalsslutande parten att trafikera andra punkter än de som anges i denna bilaga, under förutsättning att inga kommersiella rättigheter utövas mellan dessa punkter och den andra avtalsslutande partens territorium.

ANNEX B

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

Column 1	Column 2
Points in Lithuania	Stockholm and two more points in the territory of Sweden

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

**Memorandum of Understanding
the Kingdom of Denmark, the Kingdom of
Norway the Kingdom of Sweden and be-
tween the Republic of Lithuania**

In implementing the Air Services Agreements between the Government of the Republic of Lithuania and the Governments of Denmark, Norway, Sweden, the Contracting Parties of the countries concerned have agreed to the following arrangements:

1. Notwithstanding the provisions of Article 3 of the Air Services Agreements not more than one airline of each Contracting Party will be designated to operate between any pair of points.

2. Notwithstanding the provisions of Article 3 of the Air Services Agreements and until the Contracting Parties may agree to do otherwise, each Contracting Party is obliged to exclusively designate airlines, where substantial ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating this airline or in its nationals, or both.

3. With reference to Article 9 of the Air Service Agreements the Contracting Parties agreed, that during a transitional period up to November 1, 1996, they should try to obtain

BILAGA B

1. Flyglinjer som får trafikeras av lufttrafikföretag som designerats av Republiken Litauens regering:

Kolumn 1	Kolumn 2
Punkter i Litauen	Stockholm och två ytterligare punkter inom Sveriges territorium

2. Ingenting skall hindra ett lufttrafikföretag som designerats av endera avtalslutande parten att trafikera andra punkter än de som anges i denna bilaga, under förutsättning att inga kommersiella rättigheter utövas mellan dessa punkter och den andra avtalslutande partens territorium.

**Samförståndsavtal mellan Republiken
Litauen och Konungariket Danmark,
Konungariket Norge och Konungariket
Sverige**

När det gäller tillämpning av luftfartsavtalen mellan Republiken Litauens regering och regeringarna i Danmark, Norge och Sverige har de berörda ländernas avtalslutande parter kommit överens om följande arrangemang:

1. Oaktat bestämmelserna i artikel 3 i luftfartsavtalen skall inte mer än ett lufttrafikföretag i vardera avtalslutande parten designeras att utföra flygningar mellan ett par punkter, vilka som helst.

2. Oaktat bestämmelserna i artikel 3 i luftfartsavtalen och så länge som de avtalslutande parterna inte kommer överens om annat, är vardera parten förpliktad att endast designera lufttrafikföretag i vilka faktisk äganderätt och effektiv kontroll skall utövas av den avtalslutande part som designerar detta lufttrafikföretag eller av dess medborgare eller av bådadera.

3. Åberopande artikel 9 i luftfartsavtalen överenskom de avtalslutande parterna att de under en övergångsperiod fram till den 1 november 1996 skulle försöka att uppnå en viss

SÖ 1995: 22

a degree of balance of capacity between the airlines designated by the Scandinavian side and the airlines designated by the Lithuanian side in utilizing the Scandinavian-Lithuanian market.

4. This Memorandum of Understanding has the same legal status as the annexes to the Air Services Agreements.

Any changes to this Memorandum of Understanding will follow the provisions put down in Article 17 of the Air Services Agreements.

For the Governments of Kingdoms of Denmark, Norway and Sweden:

Birger Dan Nielsen
Per Gullik Stavnum
Lars Magnuson

For the Government of the Republic of Lithuania:

Jonas Birziskis

kapacitetsbalans mellan lufttrafikföretag som designeras av den skandinaviska sidan och lufttrafikföretag som designeras av den litauiska sidan vid utnyttjande av den skandinavisk-litauiska marknaden.

4. Detta samförståndsavtal har samma juridiska status som bilagorna till luftfartsavtalen.

Ändringar i detta samförståndsavtal skall ske enligt bestämmelserna i artikel 17 i luftfartsavtalen.

För regeringarna i Konungarikena Danmark, Norge och Sverige:

Birger Dan Nielsen
Per Gullik Stavnum
Lars Magnuson

För Republiken Litauens regering:

Jonas Birziskis