

LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS

IR

SAUDO ARABIJOS KARALYSTĖS VYRIAUSYBĖS

SUSITARIMAS

DĖL ORO SUSISIEKIMO

PREAMBULĖ

Lietuvos Respublikos Vyriausybė ir Saudo Arabijos Karalystės Vyriausybė (toliau – Susitariančiosios Šalys);

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

siekdamos skatinti tarptautinę aviacijos sistemą, pagrįstą oro linijų bendrovių konkurencija rinkoje, kurioje vyriausybė kuo mažiau kištųsi ir reguliuotų veiklą;

siekdamos palengvinti tarptautinio oro susisieikimo galimybių plėtrą;

pripažindamos, kad veiksmingas ir konkurencingas tarptautinis oro susisieikimas skatina prekybą, vartotojų gerovę ir ekonomikos augimą;

siekdamos sudaryti sąlygas oro linijų bendrovėms pasiūlyti keliaujantiems ir krovinius siunčiantiems asmenims įvairias paslaugas mažiausiomis kainomis, kurios nebūtų diskriminacinės ir kurias siūlant nebūtų piktnaudžiaujama dominuojančia padėtimi, ir norėdamos paskatinti atskiras oro linijų bendroves sudaryti ir taikyti inovatyvias bei konkurencingas kainas; ir

siekdamos užtikrinti tarptautinio oro susisieikimo aukščiausio lygio saugą ir saugumą bei dar kartą patvirtindamos didelį susirūpinimą dėl veiksmų ar grėsmių orlaivių saugumui, kurie kelia pavojų asmenų ar turto saugai, daro neigiamą poveikį oro susisieikimo vykdymui ir mažina visuomenės pasitikėjimą civilinės aviacijos sauga;

susitarė:

1 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame Susitarime, jei pagal kontekstą nereikalaujama kitaip:

1. „Konvencija“ – Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija, pateikta pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, įskaitant visus jos priedus ir pakeitimus, priimtus pagal šios Konvencijos 90 ir 94 straipsnius, jeigu šie priedai ir pakeitimai įsigaliojo abiem Susitariančiosioms Šalims arba buvo jų ratifikuoti;
2. „aviacijos vadovybė“ Lietuvos Respublikos Vyriausybės atveju – Susisiekimo ministerija, Saudo Arabijos Karalystės Vyriausybės atveju – Bendroji civilinės aviacijos administracija, arba abiem atvejais – bet kuris kitas asmuo ar institucija, įgalioti vykdyti bet kurias su šiuo Susitarimu susijusias funkcijas;
3. „paskirtoji oro linijų bendrovė“ – oro linijų bendrovė, paskirta ir įgaliota pagal šio Susitarimo 3 straipsnį („Oro linijų bendrovių paskyrimas ir veiklos leidimų suteikimas“);
4. „tarifas“ – kainos, mokamos už keleivių, krovinių ir bagažo vežimą, ir tokių kainų taikymo sąlygos, įskaitant agento paslaugų ir kitų pagalbinių paslaugų kainas bei sąlygas, bet išskyrus atlygį už pašto vežimą ir tokio vežimo sąlygas;
5. „teritorija“, kalbant apie valstybę, turi Konvencijos 2 straipsnyje priskirtą reikšmę;
6. „oro susisiekimas“, „tarptautinis oro susisiekimas“, „oro linijų bendrovė“ ir „tūpimas nekomerciniais tikslais“ turi Konvencijos 96 straipsnyje atitinkamai priskirtas reikšmes;
7. „Susitarimas“ – šis Susitarimas, jo Priedas ir visi jų pakeitimai;
8. „tvarkaraštis“ – prie šio Susitarimo pridėtas vežimo oro transportu vykdymo maršrutų tvarkaraštis ir visi jo pakeitimai, dėl kurių susitarta pagal šio Susitarimo 17 straipsnio („Konsultacijos“) ir 18 straipsnio („Pakeitimai“) nuostatas;
9. „talpa“, kalbant apie orlaivį, – to orlaivio maršruto ar maršruto dalies apkrovimas;
10. „atsarginės dalys“ – remonto ar atsarginės dalys, skirtos įmontuoti į orlaivį, įskaitant variklius;
11. „nuolatinė įranga“ – orlaivyje skrydžio metu naudojami daiktai, išskyrus atsargas ir nuimamas atsargines dalis, įskaitant pirmosios pagalbos ir išgyvenimo įrangą;

12. „infrastruktūros ir oro uosto mokesčiai“ – oro linijų bendrovėms taikomi mokesčiai už orlaivių, jų įguly ir keleivių aprūpinimą oro uosto ir oro navigacijos infrastruktūra, įskaitant susijusias paslaugas ir infrastruktūrą;

13. „vežimas oro transportu“ – visuomenei atskirai arba kartu teikiamos keleivių, bagažo, krovinių ir pašto vežimo orlaiviu paslaugos už atlygį arba samdos pagrindais;

14. „vidaus vežimas oro transportu“ – vežimas oro transportu, kai keleiviai, bagažas, kroviniai ir paštas, paimami į orlaivį valstybės teritorijoje, vežami į kitą punktą tos pačios valstybės teritorijoje;

15. „tarptautinis vežimas oro transportu“ – vežimas oro transportu, kai keleiviai, bagažas, kroviniai ir paštas, paimami į orlaivį vienos valstybės teritorijoje, vežami į kitą valstybę;

16. „įvairiarūšis vežimas“ – visuomenei atskirai arba kartu teikiamos keleivių, bagažo, krovinių ir pašto vežimo orlaiviu ir vienos ar kelių rūšių antžeminiu transportu paslaugos už atlygį arba samdos pagrindais;

17. „ICAO“ – Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija;

18. „bendro kodo naudojimas“ – dviejų ar daugiau paskirtųjų oro linijų bendrovių bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimai dėl skrydžių vykdymo;

19. šiame Susitarime nuorodos į „Europos Sąjungos sutartis“ suprantamos kaip nuorodos į Europos Sąjungos sutartį ir Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo; ir

20. šiame Susitarime nuorodos į Lietuvos Respublikos oro linijų bendrovės suprantamos kaip nuorodos į oro linijų bendroves, paskirtas Lietuvos Respublikos.

2 straipsnis

Teisių suteikimas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis suteikia kitai Susitariančiajai Šaliai šiame Susitarime nurodytas teises nustatyti ir vykdyti reguliarųjį tarptautinį oro susisiekimą prie šio Susitarimo pridėtame tvarkaraštyje nurodytais maršrutais. Toks susisiekimas ir maršrutai toliau atitinkamai vadinami „sutartu susisiekimu“ ir „apibrėžtais maršrutais“.

2. Oro linijų bendrovė, paskirta kiekvienos Susitariančiosios Šalies, vykdydama sutartą susisiekimą apibrėžtu maršrutu, turi šias teises:

- a) nenutupiant perskristi kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją;
- b) nutūpti minėtoje teritorijoje nekomerciniais tikslais; ir
- c) nutūpti minėtoje teritorijoje prie šio Susitarimo pridėtame tvarkaraštyje nurodytuose to maršruto punktuose, kad galėtų išlaipinti ir įlaipinti keleivius, iškrauti ir pakrauti krovinius, bagažą ir paštą atskirai arba kartu, vykdant tarptautinius skrydžius.

3. Dėl naudojimosi skrydžių teisėmis tarpiniuose punktuose ir punktuose už ribų, nurodytuose prie šio Susitarimo pridėtame maršrutų tvarkaraštyje, turi būti vedamos aviacijos vadovybių derybos ir gautas jų patvirtinimas.

4. Laikoma, kad nė viena šio straipsnio 1 ir 2 dalių nuostata nesuteikia vienos Susitariančiosios Šalies oro linijų bendrovei (-ėms) privilegijos kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje įlaipinti keleivius, pakrauti krovinius, bagažą ar paštą, vežamus už atlygį ar samdos pagrindais, kurių paskirties vieta yra kitas punktas tos kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje.

3 straipsnis

Oro linijų bendrovių paskyrimas ir veiklos leidimų suteikimas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis turi teisę raštu ir diplomatiniais kanalais kitai Susitariančiajai Šaliai paskirti vieną ar daugiau oro linijų bendrovių sutartam susisiekimui vykdyti ir atšaukti arba pakeisti tokį paskyrimą.

2. Kiekviena Susitariančioji Šalis, gavusi pranešimą apie tokį paskyrimą ir paskirtosios oro linijų bendrovės paraišką, pateiktą veiklos leidimui gauti nustatyta forma ir būdu, kuo greičiau atlieka procedūras ir išduoda atitinkamą veiklos leidimą, su sąlyga, kad:

- a) oro linijų bendrovės, paskirtos Lietuvos Respublikos, atveju:
 - i) oro linijų bendrovė yra įsteigta Lietuvos Respublikos teritorijoje pagal Europos Sąjungos sutartis ir turi galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą pagal Europos Sąjungos teisę; ir

ii) veiksmingą oro linijų bendrovės reguliuojamąją kontrolę vykdo ir užtikrina už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga Europos Sąjungos valstybė narė ir paskyrimo yra aiškiai nurodyta atitinkama aviacijos vadovybė; ir

iii) oro linijų bendrovę tiesiogiai nuosavybės teise arba jos kontrolinį akcijų paketą valdo ir ją veiksmingai kontroliuoja Europos Sąjungos valstybės narės arba Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybės ir (arba) tokių valstybių piliečiai;

b) oro linijų bendrovės, paskirtos Saudo Arabijos Karalystės, atveju:

i) oro linijų bendrovė turi Saudo Arabijos Karalystės išduotą galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą ir oro vežėjo pažymėjimą ir jos pagrindinė veiklos vieta yra Saudo Arabijos Karalystės teritorijoje; ir

ii) oro linijų bendrovę didžiaja nuosavybės teisės dalimi valdo ir toliau valdys Saudo Arabijos Karalystė ir (arba) jos piliečiai; ir

iii) veiksmingą oro linijų bendrovės reguliuojamąją kontrolę vykdo ir užtikrina Saudo Arabijos Karalystė;

c) paskirtoji oro linijų bendrovė atitinka įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytas kitas sąlygas, kurias paskyrimą gaunanti Susitariančioji Šalis vadovaudamasi Konvencija paprastai taiko tarptautinio oro susisiekimo vykdymui.

4 straipsnis

Atsisakymas išduoti leidimus, jų atšaukimas ir apribojimas

I. Kiekvienos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė turi teisę atsisakyti išduoti šio Susitarimo 3 straipsnyje („Oro linijų bendrovių paskyrimas ir veiklos leidimų suteikimas“) nurodytus leidimus oro linijų bendrovei, paskirtai kitos Susitariančiosios Šalies, ir laikinai arba visam laikui atšaukti, sustabdyti tokius leidimus arba nustatyti jiems sąlygas, jei:

a) oro linijų bendrovės, paskirtos Lietuvos Respublikos, atveju:

i) oro linijų bendrovė nėra įsteigta Lietuvos Respublikos teritorijoje pagal Europos Sąjungos sutartis arba neturi galiojančios licencijos vykdyti oro susisiekimą pagal Europos Sąjungos teisę; arba

ii) už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga Europos Sąjungos valstybė narė nevykdo ar neužtikrina veiksmingos oro linijų bendrovės reguliuojamosios kontrolės arba paskyrimo nėra aiškiai nurodyta atitinkama aviacijos vadovybė; arba

iii) oro linijų bendrovės tiesiogiai nuosavybės teise arba jos kontrolinio akcijų paketo nevaldo arba jos veiksmingai nekontroliuoja Europos Sąjungos valstybės narės arba Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybės ir (arba) tokių valstybių piliečiai;

b) oro linijų bendrovės, paskirtos Saudo Arabijos Karalystės, atveju:

i) oro linijų bendrovė neturi Saudo Arabijos Karalystės išduotos galiojančios licencijos vykdyti oro susisiekimą arba oro vežėjo pažymėjimo arba jos pagrindinė veiklos vieta nėra Saudo Arabijos Karalystės teritorijoje; arba

ii) oro linijų bendrovės didžiąja nuosavybės teisės dalimi nevaldo Saudo Arabijos Karalystė ir (ar) jos piliečiai; arba

iii) Saudo Arabijos Karalystė nevykdo ar neužtikrina veiksmingos oro linijų bendrovės reguliuojamosios kontrolės;

c) oro linijų bendrovė neatitinka įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytų kitų sąlygų, kurias paskyrimą gaunanti Susitariančioji Šalis paprastai taiko tarptautinio oro susisiekimo vykdymui; arba

d) tokia oro linijų bendrovė nesilaiko šias teises suteikiančių įstatymų ir kitų teisės aktų; arba

e) oro linijų bendrovė nevykdo sutarto susisiekimo pagal šiame Susitarime nustatytas sąlygas; arba

f) ji nustato, kad platesnio masto rūpestį keliančios saugumo problemos pateisina tokius veiksmus.

2. Išskyrus atvejus, kai reikia imtis skubių veiksmų siekiant užkirsti kelią pirmiau nurodytam įstatymų ir kitų teisės aktų pažeidimui, šio straipsnio 1 dalyje išvardytomis teisėmis naudojamosi tik surengus aviacijos vadovybių konsultacijas. Jei nesusitariama kitaip, konsultacijos surengiamos per trisdešimt (30) dienų nuo pasiūlymo surengti konsultacijas.

5 straipsnis

Infrastruktūros ir oro uosto mokesčiai

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis savo teritorijoje paskiria oro uostą ar oro uostus, kuriais kitos Susitariančiosios Šalies paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės) naudosis apibrėžtuose maršrutuose, ir suteikia kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai oro linijų bendrovei ryšių, aviacijos ir meteorologijos infrastruktūrą bei kitas paslaugas, būtinas sutartam susisiekimui vykdyti.

2. Nė viena Susitariančioji Šalis netaiko ar neleidžia taikyti kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai (-osioms) oro linijų bendrovei (-ėms) didesnių naudotojo rinkliavų nei tos, kurios taikomos jos pačios paskirtajai (-osioms) oro linijų bendrovei (-ėms), vykdančiai (-ioms) panašų tarptautinį oro susisiekimą naudojant panašius orlaivius ir susijusią infrastruktūrą bei paslaugas.

3. Kiekviena Susitariančioji Šalis gali prašyti surengti konsultacijas dėl naudotojo rinkliavų ir dėl bet kokių tokių rinkliavų pakeitimų.

6 straipsnis

Atleidimas nuo muitų ir kitų mokesčių

1. Vienos Susitariančiosios Šalies paskirtosios (-ųjų) oro linijų bendrovės (-ių) orlaiviai, kuriais vykdomas tarptautinis oro susisiekimas, taip pat degalų ir tepalų atsargos, kiti vartoti skirti techniniai reikmenys, atsarginės dalys, nuolatinė įranga ir atsargos, esančios orlaivyje, atvykstant į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją arba išvykstant iš jos, kiek tai įmanoma pagal taikomus įstatymus ir kitus teisės aktus ir remiantis abipusiškumo principu, atleidžiami nuo muitų ir mokesčių, patikrinimo rinkliavų ir kitų panašių mokesčių ar rinkliavų, su sąlyga, kad tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje tol, kol jos išvežamos atgal arba naudojamos ar sunaudojamos tokiame orlaivyje skrydžiuose virš tos teritorijos.

2. Taip pat, kiek tai įmanoma pagal taikomus įstatymus ir kitus teisės aktus ir remiantis abipusiškumo principu, tie patys muitai, mokesčiai ir rinkliavos, išskyrus su suteikta paslauga susijusias rinkliavas, netaikomi:

a) orlaivio atsargoms, paimtoms į orlaivį Susitariančiosios Šalies teritorijoje, oro uosto ribose ir neviršijant tos Susitariančiosios Šalies institucijų nustatytų limitų, skirtoms naudoti kitos Susitariančiosios Šalies tarptautinį oro susisiekimą vykdančiame išvykstančiame orlaivyje;

b) atsarginėms dalims, įvežtoms į bet kurios iš Susitariančiųjų Šalių teritoriją, oro uosto ribose, skirtoms orlaivių, kuriuos kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės naudoja tarptautiniam oro susisiekimui vykdyti, techninei priežiūrai ar remontui;

c) degalams ir tepalams, skirtiems oro linijų bendrovių, paskirtų kitos Susitariančiosios Šalies, tarptautiniam susisiekimui naudojamiems išvykstantiems orlaiviams aprūpinti, net jei šios atsargos turi būti naudojamos kelionės dalyje, vykdomoje virš Susitariančiosios Šalies teritorijos, kurioje jos paimtos į orlaivį.

3. Šio straipsnio 2 dalyje nurodytos medžiagos gali būti muitinės prižiūrimos arba kontroliuojamos iki tol, kol jos gali būti išvežamos atgal arba kitaip panaudojamos pagal muitinės taisykles.

4. Taip pat remiantis abipusiškumo principu nuo visų muitų ir mokesčių atleidžiami oficialūs dokumentai su oro linijų bendrovės ženklu, pavyzdžiui, bagažo etiketės, lėktuvo bilietai, oro susisiekimo važtaraščiai, įlaipinimo kortelės ir tvarkaraščiai, įvežami į vienos iš Susitariančiųjų Šalių teritoriją išimtinai kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės naudojimui.

5. Nė viena šio Susitarimo nuostata nedraudžiama Susitariančiajai Šaliai laikantis nediskriminavimo principo nustatyti degalams mokesčius, rinkliavas, muitus ar kitaip apmokestinti jos teritorijoje tiekiamus degalus, kuriuos naudoja oro linijų bendrovės orlaivis skrydžiams tarp dviejų jos teritorijoje esančių punktų.

7 straipsnis

Sutarto susisiekimo vykdymo principai

1. Susitariančiosios Šalys pripažįsta, kad jų bendras tikslas - turėti sąžiningą ir konkurencingą aplinką ir teisingas bei lygias galimybes abiejų Susitariančiųjų Šalių oro linijų bendrovėms konkuruoti vykdančią sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais. Todėl Susitariančiosios Šalys imasi visų atitinkamų priemonių visapusiškam šio tikslo įgyvendinimui užtikrinti.

2. Kiekviena Susitariančioji Šalis leidžia kiekvienai paskirtajai (-osioms) oro linijų bendrovei (-ėms) nustatyti jos vykdomo tarptautinio vežimo oro transportu dažnumą ir talpą. Remdamasi šia teise nė viena Susitariančioji Šalis vienašališkai neriboja kitos Susitariančiosios Šalies paskirtųjų oro linijų bendrovių vežimo masto, paslaugų dažnumo ar reguliarumo, naudojamų orlaivių tipo ar tipų, išskyrus atvejus, kai to galėtų būti reikalaujama dėl susijusių su muitine, taip pat techninių, veiklos ar aplinkos apsaugos priežasčių taikant vienodas Konvencijos 15 straipsnį atitinkančias sąlygas.

8 straipsnis

Tvarkaraščių patvirtinimas

Bet kurios iš Susitariančiųjų Šalių paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės) ne vėliau kaip prieš trisdešimt (30) dienų iki bet kurio sutarto susisiekimo vykdymo pradžios pateikia kitos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybei tvirtinti savo siūlomus tvarkaraščius. Tokiuose tvarkaraščiuose nurodomas susisiekimo tipas ir naudojamas orlaivis, skrydžių tvarkaraštis, talpa, dažnumas, skrydžio numeris ir bet kokia kita svarbi informacija. Ši nuostata taip pat taikoma bet kokiems vėlesniems pakeitimams. Ypatingais atvejais šis terminas gali būti sutrumpintas, jei tam pritaria minėta vadovybė.

9 straipsnis

Statistinių duomenų teikimas

Bet kurios iš Susitariančiųjų Šalių aviacijos vadovybė kitos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybei jos prašymu teikia tokią informaciją ir statistinius duomenis apie jų paskirtųjų oro linijų bendrovių sutartu susisiekimu į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją ir iš jos vykdomus skrydžius, kokius paprastai gali parengti ir pateikti paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės) savo aviacijos vadovybei. Tokie duomenys apima išsamią informaciją apie vežimo mastą, pasiskirstymą, kilmės ir paskirties vietą. Bet kokie papildomi statistiniai eismo duomenys, kurių Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė gali pageidauti iš kitos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybės, pateikus prašymą yra Susitariančiųjų Šalių aptariami ir jos susitaria dėl jų.

10 straipsnis

Įstatymų ir kitų teisės aktų taikymas

1. Vienos Susitariančiosios Šalies įstatymai ir kiti teisės aktai taikomi oro linijų bendrovės (-ių), paskirtos (-ų) kitos Susitariančiosios Šalies, orlaivio navigacijai ir veiklai, įskrendant į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją, būnant joje ir išskrendant iš jos.

2. Vienos Susitariančiosios Šalies įstatymai ir kiti teisės aktai, reglamentuojantys keleivių, bagažo, įgulos, krovinių ar pašto atvykimą į jos teritoriją, buvimą joje ir išvykimą iš jos, pavyzdžiui, atvykimo, išvykimo, emigracijos, imigracijos, muitinės, valiutos, sveikatos ir karantino formalumai, yra taikomi kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės orlaiviu vežamiems keleiviams, įgulai, kroviniams ir paštui, kol jie yra toje teritorijoje.

3. Kiekvienos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė gavusi prašymą pateikia kitos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybei šiame straipsnyje nurodytų atitinkamų įstatymų ir kitų teisės aktų kopijas.

4. Taikydama šiame straipsnyje nurodytus įstatymus ir kitus teisės aktus nė viena Susitariančioji Šalis savo oro linijų bendrovei neturi suteikti kokios nors pilymenybės prieš kitos Susitariančiosios Šalies paskirtąją oro linijų bendrovę.

11 straipsnis

Pajamų pervedimas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis kitos Susitariančiosios Šalies paskirtajai (-osioms) oro linijų bendrovei (-ėms) suteikia teisę lanksčiai pervedti su keleivių, pašto ir krovinių vežimu susijusias pajamas, laikantis Susitariančiosios Šalies, kurios teritorijoje buvo sukauptos pajamos, nacionalinių įstatymų ir kitų teisės aktų. Tokiems pervedimams netaikomi jokie mokesčiai, išskyrus įprastus banko mokesčius.

2. Jei Susitariančioji Šalis nustato apribojimus kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios (-ųjų) oro linijų bendrovės (-ių) sukauptų pajamų pervedimui, pastaroji turi teisę nustatyti atsakomuosius apribojimus tos Susitariančiosios Šalies paskirtajai oro linijų bendrovei.

12 straipsnis

Pažymėjimų ir licencijų pripažinimas

1. Vienos Susitariančiosios Šalies išduotus ar pripažintus galiojančiais tinkamumo skraidyti pažymėjimus, kvalifikacijos pažymėjimus ir licencijas, kurie vis dar galioja, kita Susitariančioji Šalis pripažįsta galiojančiais sutartam susisiekimui vykdyti, jei reikalavimai, pagal kuriuos tokie pažymėjimai ir licencijos buvo išduoti ar pripažinti galiojančiais, atitinka minimalius reikalavimus, kurie gali būti nustatyti pagal Konvenciją, arba yra aukštesni už juos. Tačiau kiekviena Susitariančioji Šalis pasilieka teisę atsisakyti pripažinti skrydžių virš jos teritorijos arba tępimo jos teritorijoje tikslais kvalifikacijos pažymėjimus ir licencijas, kuriuos išdavė kita Susitariančioji Šalis jos piliečiams.

2. Jei vienos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybės bet kuriam asmeniui ar paskirtajai oro linijų bendrovei arba orlaiviui, naudojamam sutartam susisiekimui vykdyti, išduotų šio straipsnio 1 dalyje nurodytų licencijų ar pažymėjimų privilegijos ar sąlygos skiriasi nuo minimalių reikalavimų, nustatytų pagal Konvenciją, ir apie tokį skirtumą buvo pranešta ICAO, kita Susitariančioji Šalis gali prašyti aviacijos vadovybių konsultacijų, kad būtų išaiškinta atitinkama praktika.

13 straipsnis

Aviacijos sauga

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis gali bet kuriuo metu prašyti konsultacijų dėl kitos Susitariančiosios Šalies nustatytų saugos reikalavimų, susijusių su aviacijos įranga, orlaivio įgula, orlaiviu ir jo eksploatavimu. Tokios konsultacijos surengiamos per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo pateikimo.

2. Jei po tokių konsultacijų vienos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė nustato, kad kitos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė nepakankamai laikosi kurios nors srities saugos reikalavimų, kurie bent jau prilygsta tuo metu pagal Konvenciją nustatytiems minimaliems reikalavimams, ir netinkamai juos administruoja, pirmosios Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė pateikia kitos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybei savo išvadas ir informaciją apie tai, kokių priemonių, jos nuomone, būtina imtis tokiems minimaliems reikalavimams įvykdyti, o tos kitos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė imasi reikiamų priemonių trūkumams pašalinti. Jei ta kita Susitariančioji Šalis nesiima reikiamų priemonių per penkiolika (15) dienų ar per ilgesnį sutartą laikotarpį, atsiranda pagrindas taikyti šio Susitarimo 4 straipsnį („Atsisakymas išduoti leidimus, jų atšaukimas ir apribojimas“).

3. Remiantis Konvencijos 16 straipsniu, susitariama, kad bet kurį orlaivį, kurį eksploatuoja vienos Susitariančiosios Šalies oro linijų bendrovė ar bendrovės arba kuris pagal nuomos sutartį eksploatuojamas jos ar jų vardu vykdant susisiekimą į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją ar iš jos, jam esant kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje, gali tikrinti kitos Susitariančiosios Šalies įgaliotieji atstovai. Neatsižvelgiant į Konvencijos 33 straipsnyje nurodytus įsipareigojimus, šio patikrinimo tikslas – patikrinti tiek orlaivio ir jo įgulos

dokumentų galiojimą, tiek tikrąją orlaivio ir jo įrangos būklę (šiuose straipsniuose vadinama „patikrinimu perone“), jei tai nesukelia nereikalingos gaisrų rizikos.

4. Jei, atlikus tokį patikrinimą perone arba keletą patikrinimų perone, kyla:

a) pagrįstas susirūpinimas dėl to, kad orlaivis ar orlaivio eksploatavimas neatitinka tuo metu taikomų pagal Konvenciją nustatytų minimalių reikalavimų, arba

b) pagrįstas susirūpinimas dėl to, kad nepakankamai veiksmingai užtikrinami ir administruojami tuo metu taikomi pagal Konvenciją nustatyti saugos reikalavimai,

patikrinimą atliekanti Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė Konvencijos 33 straipsnyje nustatytais tikslais gali nuspręsti, kad reikalavimai, pagal kuriuos išduoti ar pripažinti galiojančiais orlaivio arba jo įgulos pažymėjimas ar licencijos, arba reikalavimai, kuriais remiantis tas orlaivis eksploatuojamas, neatitinka pagal Konvenciją nustatytų minimalių reikalavimų arba yra už juos mažesni.

5. Jei vienos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės atstovas atsisako suteikti galimybę atlikti tos oro linijų bendrovės naudojamo orlaivio patikrinimą perone pagal šio straipsnio 3 dalį, kitos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė gali nuspręsti, kad tokia situacija kelia šio straipsnio 4 dalyje nurodytą pagrįstą susirūpinimą, ir padaryti toje dalyje minimas išvadas.

6. Kiekvienos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė pasilieka teisę sustabdyti ar pakeisti kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės veiklos leidimą iškart po to, kai pirmosios Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė, remdamasi atlikto patikrinimo perone ar keleto patikrinimų perone rezultatais, arba paskirtajai oro linijų bendrovei atsisakius leisti atlikti patikrinimą perone, arba po konsultacijų ar dėl kitų priežasčių nusprendžia, kad tokie neatidėliotini veiksmai yra būtini siekiant užtikrinti oro linijų bendrovės veiklos saugą.

7. Bet kuris vienos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybės veiksmas pagal šio straipsnio 2 arba 6 dalį nutraukiamas, jeigu pašalinama priežastis, dėl kurios jo imtasi.

8. Lietuvos Respublikai paskyrus oro linijų bendrovę, kurios reguliuojamąją kontrolę vykdo ir užtikrina kita Europos Sąjungos valstybė narė, šiame straipsnyje nurodytos Saudo Arabijos Karalystės teisės vienodai galioja tai kitai Europos Sąjungos valstybei narei nustatant, taikant ar užtikrinant saugos reikalavimus ir tos oro linijų bendrovės veiklos leidimo atžvilgiu.

14 straipsnis Aviacijos saugumas

1. Susitariančiosios Šalys dar kartą patvirtina, kad jų abipusiškas įsipareigojimas apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų yra sudedamoji šio Susitarimo dalis. Neribodamos savo teisių ir įsipareigojimų pagal tarptautinę teisę visuotinumą, Susitariančiosios Šalys veikia visų pirma laikydamosi 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje pasirašytos Konvencijos dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje pasirašytos Konvencijos dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje pasirašytos Konvencijos dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje pasirašyto jos papildomo Protokolo dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose ir 1991 m. kovo 1 d. Monrealyje sudarytos Konvencijos dėl plastikinių sprogstamųjų medžiagų žymėjimo aptikimo tikslais, taip pat bet kurios kitos abi Susitariančiąsias Šalis saistančios konvencijos ar protokolo, susijusių su civilinės aviacijos saugumu, nuostatų.

2. Susitariančiosios Šalys, gavusios prašymą, teikia viena kitai visą reikiamą pagalbą, siekdamas išvengti neteisėto civilinių orlaivių užgrobimo ir kitų neteisėtų veiksmų, keliančių grėsmę šių orlaivių, jų keleivių ir įgulos, oro uostų ir oro navigacijos įrangos saugai, ir bet kurios kitos grėsmės civilinės aviacijos saugumui.

3. Susitariančiųjų Šalių tarpusavio santykiai grindžiami ICAO nustatytais ir Konvencijos prieduose pateiktomis aviacijos saugumo nuostatomis tiek, kiek jos taikytinos Susitariančiosioms Šalims; jos reikalauja, kad jų registruotų orlaivių naudotojai arba orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė veiklos vieta ar nuolatinė buveinė yra jų teritorijoje, arba Lietuvos Respublikos atveju orlaivių naudotojai, įsisteigę jos teritorijoje pagal Europos Sąjungos sutartis ir turintys galiojančias licencijas vykdyti oro susisiekimą pagal Europos Sąjungos teisę, taip pat jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai laikytųsi šių aviacijos saugumo nuostatų.

4. Kiekviena Susitariančioji Šalis sutinka, kad kita Susitariančioji Šalis gali iš tokių orlaivių naudotojų reikalauti laikytis šio straipsnio 3 dalyje nurodytų aviacijos saugumo nuostatų atvykstant į tos kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją, iš jos išvykstant ar būnant

joje. Kiekviena Susitariančioji Šalis užtikrina, kad jos teritorijoje būtų veiksmingai taikomos reikiamos priemonės orlaiviams apsaugoti ir keleiviams, įgulai, jų rankiniam bagažui, bagažui, kroviniams ir orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinant keleivius ar pakraunant orlaivį ir įlaipinimo ar pakrovimo metu. Kiekviena Susitariančioji Šalis taip pat palankiai vertina bet kokią teisėtą kitos Susitariančiosios Šalies prašymą imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių pagal atitinkamus įstatymus ir kitus teisės aktus, kad būtų galima reaguoti į konkrečią grėsmę.

5. Kai neteisėtai užgrobiamas civilinis orlaivis ar kyla jo neteisėto užgrobimo grėsmė arba vykdomi kiti neteisėti veiksmai, dėl kurių kyla pavojus orlaivių, jų keleivių ir įgulos, oro uostų ar oro navigacijos įrangos saugai, Susitariančiosios Šalys padeda viena kitai sudarydamos geresnes sąlygas palaikyti ryšius ir taikyti kitas reikiamas priemones, kuriomis siekiama greitai ir saugiai nutraukti tokį incidentą ar jo grėsmę.

15 straipsnis

Oro linijų bendrovių komercinis atstovavimas

1. Vienos Susitariančiosios Šalies paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės), vadovaudamasi (-osi) kitos Susitariančiosios Šalies įstatymais ir kitais teisės aktais, susijusiais su atvykimu, apsigyvenimu ir įdarbinimu, turi teisę į kitos Susitariančiosios Šalies teritoriją atsivežti ir joje turėti savo vadovaujantį, techninį, aptarnaujantį ir kitų specialistų personalą, reikalingą šiam oro susisiekimui vykdyti.

2. Šį personalo poreikį vienos Susitariančiosios Šalies paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės) gali savo nuožiūra tenkinti turėdama (-os) savo personalą arba pasinaudodama (-os) bet kurios kitos organizacijos, įmonės ar oro linijų bendrovės, veikiančios kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje ir turinčios leidimą teikti tokias paslaugas kitoms oro linijų bendrovėms, paslaugomis.

3. Atstovams ir personalui taikomi kitos Susitariančiosios Šalies galiojantys įstatymai ir kiti teisės aktai, ir pagal šiuos įstatymus ir kitus teisės aktus:

a) kiekviena Susitariančioji Šalis remdamasi abipusiškumo principu ir neatidėliodama išduoda šio straipsnio 1 dalyje nurodytiems atstovams ir personalui būtinus leidimus dirbti, lankytojų vizas ar kitus panašius dokumentus; ir

b) abi Susitariančiosios Šalys supaprastina reikalavimus ir paspartina leidimų dirbti išdavimą personalui, atliekančiam tam tikras laikinas pareigas.

16 straipsnis

Tarifai

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis leidžia paskirtajai (-osioms) oro linijų bendrovei (-ėms) nustatyti oro susisiekimo paslaugų tarifus remiantis komerciniais skaičiavimais, atliktais atsižvelgiant į padėtį rinkoje. Nė viena Susitariančioji Šalis nereikalauja, kad jos paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės) konsultuotųsi su kitomis oro linijų bendrovėmis dėl jų taikomų arba siūlomų taikyti šiame Susitarime nurodytų paslaugų tarifų.

2. Kiekviena Susitariančioji Šalis gali reikalauti pranešti apie tarifus, kuriuos taikys jos pačios paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės), arba juos pateikti. Nė viena Susitariančioji Šalis nereikalauja pranešti apie tarifus, kuriuos taikys kitos Susitariančiosios Šalies paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės), arba juos pateikti. Tarifai gali likti galioti, nebent jiems vėliau nepritariama vadovaujantis šio straipsnio 4 arba 5 dalimi.

3. Susitariančiosios Šalys gali imtis veiksmų tik norėdamos:

a) apsaugoti vartotojus nuo tarifų, kurie yra nepagrįstai dideli dėl piktnaudžiavimo įtaka rinkoje;

b) neleisti nustatyti tarifų, kurių taikymas laikomas antikonkurenciniu elgesiu, darančiu ar, tikėtina, galinčiu daryti poveikį konkurencijai (jai trukdyti, ją riboti ar iškreipti) arba konkurentui (pašalinti jį iš maršruto), ar elgesiu, kuriuo aiškiai ketinama daryti tokį poveikį.

4. Kiekviena Susitariančioji Šalis gali vienašališkai nuspręsti neleisti taikyti tarifo, kurį pateikė arba taiko jos pačios paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės). Tačiau taip įsikišti galima tik tuo atveju, jei tos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė yra linkusi

manyti, kad tarifas, kuris yra taikomas arba kurį siūloma taikyti, atitinka kurį nors iš šio straipsnio 3 dalyje nurodytų kriterijų.

5. Nė viena Susitariančioji Šalis nesiima vienašališkų veiksmų siekdama neleisti pradėti taikyti arba toliau taikyti tarifo, kurį taiko arba siūlo taikyti kitos Susitariančiosios Šalies paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės). Jei viena Susitariančioji Šalis mano, kad kuris nors toks tarifas neatitinka šio straipsnio 3 dalyje išdėstytų sąlygų, ji gali prašyti surengti konsultacijas ir nurodyti kitai Susitariančiajai Šaliai savo nepasitenkinimo priežastis. Tokios konsultacijos surengiamos ne vėliau nei per keturiolika (14) dienų nuo tokio prašymo gavimo dienos. Jei abipusio susitarimo nėra, tarifas įsigalioja arba lieka ir toliau galioti.

6. Neatsižvelgiant į šio straipsnio ankstesnių dalių nuostatas, tarifams, kuriuos taikys Saudo Arabijos Karalystės paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės) už vežimo paslaugas tik Europos Sąjungoje, taikoma Europos Sąjungos teisė.

17 straipsnis

Konsultacijos

Glaudžiai bendradarbiaudamos abi Susitariančiosios Šalys arba jų aviacijos vadovybės kartkarčiais konsultuojasi viena su kita siekdamos užtikrinti šio Susitarimo ir jo Priedo nuostatų įgyvendinimą ir tinkamą laikymąsi. Tokios konsultacijos, kurios gali vykti rengiant diskusijas ar susirašinėjant, prasideda per šešiasdešimt (60) dienų nuo tokio prašymo gavimo dienos, nebent abi Susitariančiosios Šalys susitaria kitaip.

18 straipsnis

Pakeitimai

1. Jei kuri nors iš Susitariančiųjų Šalių pageidauja iš dalies pakeisti kurią nors šio Susitarimo nuostatą, ji gali prašyti konsultacijų su kita Susitariančiaja Šalimi. Tokios konsultacijos organizuojamos vadovaujantis šio Susitarimo 17 straipsnio („Konsultacijos“)

nuostatomis. Bet kokie pakeitimai, dėl kurių susitariama tokiu būdu, įforminami atskirais protokolais, kurie yra sudedamoji šio Susitarimo dalis, ir įsigalioja pagal šio Susitarimo 38 straipsnio („Įsigaliojimas“) nuostatas.

2. Dėl pakeitimų, susijusių tik su priedamo tvarkaraščio nuostatomis, gali susitarti abiejų Susitariančiųjų Šalių aviacijos vadovybės. Tokie pakeitimai įsigalioja nuo sutartos dienos.

19 straipsnis

Kelionės dokumentų saugumas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis sutinka imtis priemonių savo pasų ir kitų kelionės dokumentų saugumui užtikrinti.

2. Šiuo tikslu kiekviena Susitariančioji Šalis sutinka nustatyti pasų ir kitų kelionės dokumentų bei tapatybės dokumentų, išduotų tos Susitariančiosios Šalies arba jos vardu, teisėto sukūrimo, išdavimo, tikrinimo ir naudojimo kontrolę.

3. Kiekviena Susitariančioji Šalis taip pat sutinka nustatyti arba patobulinti procedūras, užtikrinančias, kad jos išduodami kelionės ir tapatybės dokumentai būtų tokios kokybės, kad jais nebūtų galima lengvai piktnaudžiauti ir kad jų nebūtų galima lengvai neteisėtai pakeisti, atkartoti ar išduoti.

4. Atsižvelgdama į pirmiau nurodytus tikslus, kiekviena Susitariančioji Šalis išduoda savo pasus ir kitus kelionės dokumentus vadovaudamasi su ICAO susijusiais dokumentais ir reglamentais.

5. Kiekviena Susitariančioji Šalis taip pat sutinka keistis operatyvine informacija apie suklastotus ar padirbtus kelionės dokumentus ir bendradarbiauti su kita Susitariančiąja Šalimi, siekiant stiprinti atsparumą sukčiavimui kelionės dokumentais, įskaitant kelionės dokumentų klastojimą ar padirbinėjimą, suklastotų ar padirbtų kelionės dokumentų naudojimą, galiojančių kelionės dokumentų naudojimą, kai jais naudojasi apsimestėliai, teisėtų turėtojų piktnaudžiavimą autentiškais kelionės dokumentais, kai siekiama padaryti nusikaltimą, pasibaigusio galiojimo ar panaikinto galiojimo kelionės dokumentų naudojimą ir apgaulės būdu gautų kelionės dokumentų naudojimą.

20 straipsnis

Neįleistini ir dokumentų neturintys keleiviai bei deportuojami asmenys

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis sutinka nustatyti veiksmingą pasienio kontrolę.
2. Šiuo tikslu kiekviena Susitariančioji Šalis sutinka įgyvendinti Konvencijos 9 priedo „Formalumų supaprastinimas“ standartus ir rekomenduojamąją praktiką dėl neįleistinių ir dokumentų neturinčių keleivių bei deportuojamų asmenų, siekiant sustiprinti bendradarbiavimą kovojant su neteisėta migracija.
3. Atsižvelgdama į pirmiau nurodytus tikslus, kiekviena Susitariančioji Šalis sutinka išduoti arba, priklausomai nuo konkretaus atvejo, priimti Konvencijos 9 priede „Formalumų supaprastinimas“ nurodytą laišką, susijusį su „apgaulės būdu gautais, padirbtais ar suklastotais kelionės dokumentais arba tikrais dokumentais, kuriuos pateikė apsimetėliai“, kai imamas veiksmų pagal atitinkamus Priedo 3 skyriaus punktus dėl apgaulės būdu gautų, padirbtų ar suklastotų kelionės dokumentų konfiskavimo.

21 straipsnis

Tiesioginis tranzitas

Keleiviai, bagažas ir kroviniai, vežami tiesioginiu tranzitu per bet kurios Susitariančiosios Šalies teritoriją ir nepaliekantys šiam tikslui numatytos oro uosto teritorijos, netikrinami, išskyrus kai tikrinami dėl aviacijos saugumo, narkotikų kontrolės, neteisėto patekimo į šalį prevencijos ar esant ypatingoms aplinkybėms. Šiuo atveju tiesioginio tranzito bagažui ir kroviniams netaikomi jokie muitai.

22 straipsnis

Sąžininga konkurencija

Kiekviena Susitariančioji Šalis susitaria:

a) kad kiekviena paskirtoji oro linijų bendrovė turėtų sąžiningas ir lygias galimybes konkuruoti vykdant tarptautinį vežimą oro transportu, kuriam taikomas šis Susitarimas; ir

b) imtis veiksmų, kad būtų panaikinta visų formų diskriminacija ar nesąžininga konkurencinė veikla, daranti neigiamą poveikį kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės konkurencinei padėčiai.

23 straipsnis

Apsaugos priemonės

1. Susitariančiosios Šalys susitaria, kad toliau nurodyta oro linijų bendrovių veikla gali būti laikoma galima nesąžininga konkurencine veikla, kurią reikėtų atidžiau išnagrinėti:

a) maršrutams taikomi tokio dydžio tarifai ir kainos, kurių bendrai nepakanka susisiekimo, su kuriuo jie susiję, vykdymo sąnaudoms padengti;

b) pridedama per didelė talpa ar per didelio dažnumo susisiekimas;

c) atitinkama veikla yra greičiau ilgalaikė, o ne laikina;

d) atitinkama veikla daro didelį neigiamą ekonominį poveikį arba sukelia didelę žalą kitai oro linijų bendrovei;

e) atitinkama veikla atspindi akivaizdų ketinimą sužlugdyti, pašalinti ar išstumti iš rinkos kitą oro linijų bendrovę arba gali turėti tokį poveikį.

2. Jei vienos Susitariančiosios Šalies aviacijos vadovybė mano, kad kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės planuojamas ar atliekamas veiksmas ar veiksmai gali būti laikomi nesąžiningu konkurenciniu elgesiu remiantis šio straipsnio 1 dalyje išvardytais rodikliais, ji gali prašyti konsultacijų pagal šio Susitarimo 17 straipsnį („Konsultacijos“), siekiant išspręsti tokią problemą. Prie tokio prašymo pridedamas pranešimas apie prašymo priežastis, o konsultacijos pradedamos per penkiolika (15) dienų nuo prašymo pateikimo.

3. Jei Susitariančiosioms Šalims nepavyksta išspręsti problemos konsultacijomis, bet kuri iš Susitariančiųjų Šalių, siekdama išspręsti ginčą, gali pasinaudoti šio Susitarimo 34 straipsnyje („Ginčų sprendimas“) numatytu ginčų sprendimo mechanizmu.

24 straipsnis

Konkurencijos įstatymai

1. Susitariančiosios Šalys informuoja viena kitą apie savo konkurencijos įstatymus, politiką ir praktiką arba jų pakeitimus, taip pat apie bet kokius konkrečius jų tikslus, kurie galėtų turėti įtakos vežimo oro transportu vykdymui pagal šį Susitarimą, ir nurodo už jų įgyvendinimą atsakingas institucijas.

2. Susitariančiosios Šalys, kiek tai leidžia jų įstatymai ir kiti teisės aktai, padeda viena kitos oro linijų bendrovėms teikdamos rekomendacijas dėl bet kokios siūlomos oro linijų bendrovės veiklos suderinamumo su jų konkurencijos įstatymais, politika ir praktika.

3. Susitariančiosios Šalys praneša viena kitai, kai mano, kad jų konkurencijos įstatymų, politikos ir praktikos taikymas gali būti nesuderinamas su klausimais, susijusiais su šio Susitarimo veikimu; šio Susitarimo 17 straipsnyje („Konsultacijos“) numatytas konsultavimo procesas, jei to prašo kuri nors iš Susitariančiųjų Šalių, taikomas siekiant nustatyti, ar yra toks konfliktas, ir ieškoti būdų, kaip jį išspręsti arba sumažinti.

4. Jei nepavyksta susitarti, įgyvendindama konkurencijos įstatymus, politiką ir praktiką, kiekviena Susitariančioji Šalis visapusiškai ir palankiai atsižvelgia į kitos Susitariančiosios Šalies pareikštą nuomonę ir laikosi tarptautinės pagarbos, nuosaikumo ir santūrumo principų.

25 straipsnis

Oro susisiekimo produktų pardavimas ir rinkodara

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis suteikia kitos Susitariančiosios Šalies paskirtosioms oro linijų bendrovėms teisę parduoti tarptautinio oro susisiekimo paslaugas bei su jomis susijusius produktus ir užsiimti jų rinkodara savo teritorijoje (tiesiogiai arba per paskirtosios oro linijų bendrovės pasirinktus agentus ar kitus tarpininkus), įskaitant teisę steigti tiek internetinius, tiek neinternetinius biurus.

2. Kiekviena oro linijų bendrovė turi teisę parduoti vežimo paslaugas tos teritorijos valiuta arba, savo nuožiūra, laisvai konvertuojamomis kitų šalių valiutomis, o bet kuris

asmuo gali laisvai įsigyti tokias vežimo paslaugas tai oro linijų bendrovei priimtinomis valiutomis.

26 straipsnis

Orlaivio pakeitimas

1. Bet kurio skrydžio arba visų skrydžių metu vykdydama sutartą susisiekimą kiekviena paskirtoji oro linijų bendrovė savo nuožiūra gali pakeisti orlaivį kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje arba bet kuriame apibrėžto maršruto punkte, su sąlyga, kad:

a) orlaivio, naudojamo už orlaivio pakeitimo punkto, tvarkaraštis sutampa atitinkamai su atvykstančio arba išvykstančio orlaivio tvarkaraščiu; ir

b) kai orlaivis pakeičiamas kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje ir jei naudojamas daugiau nei vienas orlaivis už orlaivio pakeitimo punkto, ne daugiau kaip vienas toks orlaivis gali būti tokio pat dydžio ir nė vienas jų negali būti didesnis už orlaivį, naudojamą trečiosios ir ketvirtosios laisvių sektoriuose.

2. Skrydžiams su pakeitimu į kitą orlaivį paskirtoji oro linijų bendrovė gali naudoti savo įrangą ir, atsižvelgiant į įstatymus ir kitus teisės aktus, nuomojamą įrangą, taip pat gali vykdyti skrydžius pagal komercinius susitarimus su kita oro linijų bendrove.

3. Paskirtoji oro linijų bendrovė gali naudoti skirtingus arba identiškus skrydžių numerius savo keičiamų orlaivių skrydžių atkarpose.

27 straipsnis

Antžeminės paslaugos

Laikydamosi kiekvienos Susitariančiosios Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, įskaitant Lietuvos Respublikos atveju Europos Sąjungos teisę, kiekviena paskirtoji oro linijų bendrovė kitos Susitariančiosios Šalies teritorijoje turi teisę sau pačiai teikti antžemines paslaugas („saviteiką“) arba, savo nuožiūra, teisę pasirinkti iš konkuruojančių tiekėjų, kurie

teikia visas antžemines paslaugas ar jų dalį. Jei tokie įstatymai ir kiti teisės aktai riboja arba draudžia saviteiką ir jei tarp antžeminių paslaugų teikėjų nėra veiksmingos konkurencijos, kiekvienai paskirtajai oro linijų bendrovei laikantis nediskriminavimo principo suteikiama galimybė užsiimti saviteika ir naudotis teikėjo arba teikėjų teikiamomis antžeminėmis paslaugomis.

28 straipsnis

Bendro kodo naudojimo ir (arba) bendradarbiavimo susitarimai

1. Vykdydama sutartą susisiekimą apibrėžtais maršrutais arba jį siūlydama, vienos iš Susitariančiųjų Šalių paskirtoji oro linijų bendrovė, nesvarbu, ar ji yra skrydį vykdanči, ar rinkodara užsiimanči oro linijų bendrovė, laikydamasi ją paskyrusios Susitariančiosios Šalies įstatymų ir kitų pagal tuos įstatymus priimtų teisės aktų, gali sudaryti bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, įskaitant, bet tuo neapsiribojant, susitarimus dėl bendrų įmonių, vietų bloko susitarimus arba susitarimus dėl bendro kodo naudojimo, su:

- a) kurios nors iš Susitariančiųjų Šalių oro linijų bendrovė ar bendrovėmis; ir (arba)
- b) trečiosios šalies oro linijų bendrovė ar bendrovėmis.

Šio straipsnio a ir b punktuose paminėtus susitarimus turi patvirtinti kita Susitariančioji Šalis.

2. Šio straipsnio 1 dalyje nustatytais teisėmis galima pasinaudoti tik tada, jei:

a) visos tokios oro linijų bendrovės turi atitinkamas skrydžių teises ir (arba) leidimus vykdyti skrydžius atitinkamu maršrutu ir atkarpose; ir

b) parduodama bilietus, oro linijų bendrovė pardavimo vietoje aiškiai nurodo pirkėjui, kad tai yra bendro kodo naudojimo paslauga, taip pat nurodo, kuri oro linijų bendrovė faktiškai teiks paslaugą kiekvienoje atkarpoje ir su kuria (-iomis) oro linijų bendrovė (-ėmis) pirkėjas užmezga sutartinius santykius.

3. Paskirtosios oro linijų bendrovės kaip rinkodara užsiimančios oro linijų bendrovės siūloma kitų oro linijų bendrovių vykdomo susisiekimo talpa neįtraukiama į rinkodara užsiimančią oro linijų bendrovę paskyrusios Susitariančiosios Šalies leidžiamą talpą.

29 straipsnis Orlaivių nuoma

1. Bet kuri Susitariančioji Šalis gali neleisti naudoti nuomojamo orlaivio paslaugoms pagal šį Susitarimą teikti, jei jis neatitinka šio Susitarimo 13 straipsnio („Aviacijos sauga“) ir 14 straipsnio („Aviacijos saugumas“).

2. Atsižvelgiant į šio straipsnio 1 dalį, kiekvienos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės gali teikti paslaugas pagal šį Susitarimą:

- a) naudodamos iš bet kurių oro linijų bendrovių nuomojamą orlaivį be įgulos;
- b) naudodamos iš tos pačios Susitariančiosios Šalies kitų oro linijų bendrovių nuomojamą orlaivį su įgula;
- c) naudodamos iš kitos Susitariančiosios Šalies oro linijų bendrovių nuomojamą orlaivį su įgula; ir
- d) naudodamos iš trečiųjų šalių oro linijų bendrovių nuomojamą orlaivį su įgula, su sąlyga, kad visos oro linijų bendrovės, dalyvaujančios b, c ir d punktuose išvardytuose susitarimuose, turi atitinkamą leidimą ir atitinka įprastai tiems susitarimams taikomus reikalavimus.

3. Neatsižvelgiant į šio straipsnio 2 dalies d punktą, kiekvienos Susitariančiosios Šalies paskirtosios oro linijų bendrovės gali teikti paslaugas pagal šį Susitarimą naudodamos orlaivius su įgula, trumpam laikui išnuomotus *ad hoc* pagrindu iš trečiųjų šalių oro linijų bendrovių.

30 straipsnis Įvairiarūšio vežimo paslaugos

Kiekviena paskirtoji oro linijų bendrovė gali pasinaudoti savo paslaugomis arba naudotis kitų paslaugomis keleiviams ir (arba) oro transportu vežamiems kroviniams antžeminiu transportu vežti.

31 straipsnis

Kompiuterinės rezervavimo sistemos (KRS)

Kiekviena Susitariančioji Šalis savo teritorijoje taiko ICAO elgesio kodeksą dėl kompiuterinių rezervavimo sistemų reguliavimo ir naudojimo.

32 straipsnis

Aplinkos apsauga

Susitariančiosios Šalys pritaria poreikiui saugoti aplinką, skatinant tvarią aviacijos plėtrą. Susitariančiosios Šalys susitaria, kad vykdant skrydžius tarp jų atitinkamų teritorijų bus laikomasi Konvencijos 16 priede nurodytų ICAO standartų ir rekomenduojamosios praktikos bei esamos ICAO politikos ir gairių aplinkos apsaugos srityje.

33 straipsnis

Rūkymo draudimas

1. Kiekviena Susitariančioji Šalis draudžia rūkyti visuose skrydžiuose, kuriais keleiviai vežami tarp Susitariančiųjų Šalių teritorijų. Šis draudimas taikomas visose orlaivio vietose ir galioja nuo tada, kai orlaivis pradeda keleivių įlaipinimą, iki keleivių išlaipinimo pabaigos.

2. Kiekviena Susitariančioji Šalis imasi visų, jos nuomone, pagrįstų priemonių siekdama užtikrinti, kad jos oro linijų bendrovės, jų keleiviai ir įgulos nariai laikytųsi šio straipsnio nuostatų, įskaitant atitinkamų nuobaudų skyrimą už jų nesilaikymą.

34 straipsnis

Ginčų sprendimas

1. Jei tarp Susitariančiųjų Šalių kyla bet koks ginčas dėl šio Susitarimo ir jo Priedo aiškinimo ar taikymo, Susitariančiosios Šalys pirmiausia stengiasi jį išspręsti derybomis.

2. Jei Susitariančiosioms Šalims nepavyksta išspręsti ginčo derybomis, jos gali susitarti perduoti ginčą nagrinėti kuriam nors asmeniui ar institucijai, kad jie pateiktų patariamąją nuomonę.

3. Jei Susitariančiosioms Šalims nepavyksta išspręsti ginčo pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalis, bet kuri Susitariančioji Šalis gali perduoti ginčą spręsti arbitražo teismui, kurį sudaro trys arbitrai, iš kurių du skiria Susitariančiosios Šalys, o vienas yra teisėjas. Jei ginčas perduodamas arbitražui, kiekviena Susitariančioji Šalis paskiria arbitrą per šešiasdešimt (60) dienų nuo pranešimo apie ginčo perdavimą arbitražui gavimo diplomatiniais kanalais dienos, o teisėjas paskiriamas per kitą šešiasdešimt (60) dienų nuo paskutinio tokių dviejų arbitrų paskyrimo laikotarpį. Jei kuri nors iš Susitariančiųjų Šalių per nurodytą laikotarpį nepaskiria savo arbitro arba paskirti arbitrai per minėtą laikotarpį nesusitaria dėl teisėjo, bet kuri iš Susitariančiųjų Šalių gali prašyti ICAO Tarybos pirmininko paskirti atitinkamai Susitariančiosios Šalies nepaskirtą arbitrą arba teisėją. Tačiau teisėjas turi būti valstybės, kuri paskyrimo metu palaiko diplomatinį santykį su abiem Susitariančiosiomis Šalimis, pilietis.

4. Tuo atveju, kai teisėją skiria ICAO Tarybos pirmininkas, jei ICAO Tarybos pirmininkas negali atlikti minėtų pareigų arba jei jis yra vienos iš Susitariančiųjų Šalių valstybės pilietis, teisėją skiria pirmininko pavaduotojas, o jei pirmininko pavaduotojas taip pat negali atlikti minėtų pareigų arba jei jis yra vienos iš Susitariančiųjų Šalių valstybės pilietis, teisėją skiria vyresnysis Tarybos narys, kuris nėra nė vienos iš Susitariančiųjų Šalių valstybės pilietis.

5. Atsižvelgdamas į kitas Susitariančiųjų Šalių sutartas nuostatas, arbitražo teismas nustato savo procedūrą ir arbitražo vietą.

6. Arbitražo teismo sprendimai Susitariančiosioms Šalims yra privalomi.

7. Arbitražo teismo išlaidas, įskaitant arbitrų honorarus ir išlaidas, Susitariančiosios Šalys dalijasi lygiomis dalimis, įskaitant visas ICAO Tarybos patirtas išlaidas.

35 straipsnis

Atitiktis daugiašalėms konvencijoms ar susitarimams

Šis Susitarimas ir jo Priedas bus iš dalies keičiami taip, kad atitiktų bet kurias daugiašales konvencijas ar susitarimus, kurie gali tapti privalomi Susitariančiosioms Šalims.

36 straipsnis

Nutraukimas

1. Bet kuri Susitariančioji Šalis bet kuriuo metu gali raštu ir diplomatiniais kanalais pranešti kitai Susitariančiajai Šaliai apie savo sprendimą nutraukti šį Susitarimą. Toks pranešimas tuo pačiu metu perduodamas ir ICAO.

2. Tokiu atveju Susitarimas nustoja galioti praėjus dvylikai (12) mėnesių nuo tos dienos, kurią kita Susitariančioji Šalis gauna tokį pranešimą, nebent pranešimas apie Susitarimo nutraukimą abipusiu Susitariančiųjų Šalių susitarimu atšaukiamas šiam laikotarpiui nepasibaigus. Jei kita Susitariančioji Šalis nepatvirtina pranešimo gavimo, pranešimas laikomas gautu praėjus keturiolikai (14) dienų nuo tos dienos, kurią šį pranešimą gavo ICAO.

37 straipsnis

Registravimas ICAO

Šis Susitarimas ir visi jo pakeitimai registruojami ICAO.

38 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis Susitarimas įsigalioja tą dieną, kurią diplomatiniais kanalais gaunamas paskutinis kurios nors Susitariančiosios Šalies kitai Susitariančiajai Šaliai stunčiamas pranešimas apie tai, kad ji atliko šiam Susitarimui įsigaliooti būtinas savo atitinkamas teisinės procedūras.

Tai patvirtindami, toliau nurodyti savo atitinkamų vyriausybių tokamai įgalioti atstovai pasirašė šį Susitarimą. Maršrutų tvarkaraštis yra neatsiejama šio Susitarimo dalis.

Pasirašyta 2024 m. gruodžio 2 d., kuri atitinka 01/06/1446 pagal Hidžros kalendorių, Rijade, dviem originaliais egzemplioriais lietuvių, arabų ir anglų kalbomis, visi tekstai yra vienodai autentiski ir kiekviena Susitariančioji Šalis įgyvendinimui pasilieka po vieną originalą kiekviena kalba. Kitus nesutarimų dėl aiškinimo, vadovaujamosi tekstu anglų kalba.

Lietuvos Respublikos

Vyriausybės vardu



Ramūnas Davidonis

Lietuvos Respublikos nepaprastasis ir
įgaliotasis ambasadorius Jungtiniuose
Arabų Emyratuose, Saudo Arabijos
Karalystei, Kuveito Valstybei, Bahreino
Karalystei ir Irako Respublikai

Saudo Arabijos Karalystės

Vyriausybės vardu



Abdulaziz bin Abdullah Al-Duailej

Bendrosios civilinės aviacijos
administracijos prezidentas

PRIEDAS

Maršrutų tvarkaraštis

1 skirsnis

Lietuvos Respublikos paskirtajai oro linijų bendrovei ar bendrovėms suteikiama teisė vykdyti reguliaryjį tarptautinį oro susisiekimą abiem kryptimis toliau apibrėžtais maršrutais:

Punktai Lietuvos Respublikoje	Tarpiniai punktai	Punktai Saudo Arabijos Karalystėje	Punktai už ribų
Bet kurie punktai Lietuvos Respublikoje	Bet kurie punktai	Bet kurie punktai	Bet kurie punktai

2 skirsnis

Saudo Arabijos Karalystės paskirtajai oro linijų bendrovei ar bendrovėms suteikiama teisė vykdyti reguliaryjį tarptautinį oro susisiekimą abiem kryptimis toliau apibrėžtais maršrutais:

Punktai Saudo Arabijos Karalystėje	Tarpiniai punktai	Punktai Lietuvos Respublikoje	Punktai už ribų
Bet kurie punktai Saudo Arabijos Karalystėje	Bet kurie punktai	Bet kurie punktai	Bet kurie punktai

3 skirsnis

Pastabos apie maršrutus, kuriais skraidys abiejų Susitariančiųjų Šalių paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės):

1. Paskirtosios (-ųjų) oro linijų bendrovės (-ių) pasirinkimu bet kurių apibrėžtų maršrutų tarpiniai punktai ir punktai už ribų gali būti praleisti bet kuriame arba visuose skrydžiuose, su sąlyga, kad bet kuris oro susisiekimas prasideda arba baigiasi oro linijų bendrovę (-es) paskyrusios Susitariančiosios Šalies teritorijoje.

2. Kiekviena (-os) paskirtoji (-osios) oro linijų bendrovė (-ės) gali aptarnauti šio Susitarimo Priede nurodytus tarpinius punktus ir punktus už ribų, su sąlyga, kad tarp šių punktų ir kitos Susitariančiosios Šalies teritorijos naudojamosi penktosios skrydžių laisvės teisėmis, jei abiejų Susitariančiųjų Šalių aviacijos vadovybės dėl to susitaria.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA

AND

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA

PREAMBLE

The Government of the Republic of Lithuania and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter, "the Contracting Parties");

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

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation.

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

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

2. "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the Republic of Lithuania, the Ministry of Transport and Communications and in the case of the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions to which this Agreement relates;

3. "designated airline" means an airline, designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

4. "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, cargo and baggage and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

5. "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article (2) of the Convention;

6. "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article (96) of the Convention;

7. "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

8. "Schedule" means the Schedule of the routes to operate air transportation services annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 17 (Consultation) and Article 18 (Amendments) of this Agreement;

9. "capacity" in relation to "an aircraft" means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

10. "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

11. "regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment;

12. "facilities and airport charges" means charges made to airlines for the provision of aircraft, their crews and passengers of airport and air navigation facilities, including related services and facilities;

13. "air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

14. "domestic air transportation" is air transportation in which passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in a State territory are destined to another point in that same State's territory;

15. "international air transportation" is air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;

16. "intermodal transportation" means the public carriage by aircraft and by one or more surface modes of transport of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

17. "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;

18. "code-share" means cooperative marketing arrangements between two or more designated airlines for conducting operations;

19. references in this Agreement to the "European Union Treaties" shall be understood as referring to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union; and

20. references in this Agreement to airlines of the Republic of Lithuania shall be understood as referring to airlines designated by the Republic of Lithuania.

Article 2

Granting of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. An airline designated by each Contracting Party shall enjoy exercising, whilst operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule annexed to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo, baggage and mail separately or in any combination.

3. The exercise of traffic rights in intermediate and beyond points specified in the routes schedule annexed to this Agreement is subject to the negotiation and approval of their Aeronautical Authorities.

4. Nothing in paragraphs (1) and (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, baggage or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing and through the diplomatic channels to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation.

2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization, each Contracting Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:

a) in the case of an airline designated by the Republic of Lithuania:

i. the airline is established in the territory of the Republic of Lithuania under the European Union Treaties and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and

ii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its air operator's certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

iii. the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by European Union Member States or the European Free Trade Association States and/or by nationals of such States.

b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia:

i. the airline has a valid operating licence and an air operator's certificate issued by the Kingdom of Saudi Arabia and has its principal place of business in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia; and

ii. the airline is and remains substantially owned by the Kingdom of Saudi Arabia and/or by its nationals; and

iii. effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Kingdom of Saudi Arabia.

c) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation.

Article 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this

Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently:

a) in the case of an airline designated by the Republic of Lithuania:

i. the airline is not established in the territory of the Republic of Lithuania under the European Union Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law; or

ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its air operator's certificate or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

iii. the airline is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by European Union Member States or the European Free Trade Association States and/or by nationals of such States.

b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Saudi Arabia:

i. the airline does not have a valid operating licence or an air operator's certificate issued by the Kingdom of Saudi Arabia or does not have its principal place of business in the territory of the Kingdom of Saudi Arabia; or

ii. the airline is not substantially owned by the Kingdom of Saudi Arabia and/or by its nationals; or

iii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Kingdom of Saudi Arabia.

c) in the event that the airline is not qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Contracting Party receiving the designation; or

d) in the case of failure by such an airline to comply with the laws and regulations granting these rights; or

e) in the case the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

f) if it determines that wider security concerns justify such action.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the Aeronautical Authorities. The consultations

shall take place within a period of thirty (30) days of the consultations being proposed, unless otherwise agreed.

Article 5

Facilities and Airport Charges

1. Each Contracting Party shall designate an airport or airports in its territory for the use of the designated airline(s) of the other Contracting Party on specified routes and provide designated airline of the other Contracting Party with communicative, aviation and meteorological facilities and other services necessary for the operation of the agreed services.

2. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline(s) operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party may request consultations on user charges, and any changes imposed on such charges.

Article 6

Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party operating international services as well as supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores retained on board shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempted to the extent possible under applicable laws and regulations and on the basis of reciprocity, from customs duties, and taxes, inspection fees and other similar duties or charges, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exemption to the extent possible under applicable laws and regulations and on the basis of reciprocity, from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within airport boundaries and, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on a board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party, within airport boundaries and for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airlines of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants to supply outbound aircraft operated on international services by the airlines designated by the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph (2) above may be placed under the supervision or control of the Customs Authorities up to such time as they may be re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. There shall also be exemption from all customs duties and taxes on a reciprocal basis for official documents bearing the badge of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, and timetables imported into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party.

5. Nothing in this Agreement shall prevent a Contracting Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of an airline that operates between two points in its territory.

Article 7

Principles Governing Operation of the Agreed Services

1. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment and fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes. Therefore, the Contracting Parties shall take all appropriate measures to ensure the full enforcement of this objective.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline(s) to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 8

Approval of Timetables

The designated airline(s) of either Contracting Party shall, not later than thirty (30) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed timetables to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval. Such timetables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule, capacity, frequency, flight number and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 9
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, with such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline(s) to its Aeronautical Authorities. Such data shall include details on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of the Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

Article 10
Applicability of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline(s) designated by the other Contracting Party during entry into, stay in and departure from the territory of the other Contracting Party.

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

3. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall, upon request, supply the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party with copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

4. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 11

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of flexible transfer, in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued, in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of revenue accrued by the designated airline(s) of the other Contracting Party, the latter have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Contracting Party.

Article 12

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or

designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the ICAO, the other Contracting Party may request consultations between the Aeronautical Authorities with a view to clarifying the practice in question.

Article 13

Air Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the request.

2. If, following such consultations, the Aeronautical Authority of one Contracting Party finds that the Aeronautical Authority of the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party shall notify the Aeronautical Authority of the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the Aeronautical Authority of that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by that other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 (Withholding, Revocation and Limitation of Authorization) of this Agreement.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to check both the validity of

the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Aeronautical Authority of the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. The Aeronautical Authority of each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of the designated airline of the other Contracting Party immediately in the event the Aeronautical Authority of the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by the Aeronautical Authority of a Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. When the Republic of Lithuania has a designated airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the

Kingdom of Saudi Arabia under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 14 Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity to the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971 and the Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, as well as any other convention or protocol relating to civil aviation security which both Contracting Parties adhere to.

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 to the aviation security provisions established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, or in the case of the Republic of Lithuania, operators of aircraft who are established in its territory

under the European Union Treaties and have valid operating licenses in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity to such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any lawful request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in line with respective laws and regulations 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, occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 15

Airline Commercial Representation

1. The designated airline(s) 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 its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of the present air services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services for other airlines.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws and regulations:

a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph (1) of this Article; and

b) both Contracting Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties.

Article 16

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by designated airline(s) based upon commercial considerations in the marketplace. Neither Contracting Party shall require its designated airline(s) to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge for services covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by its own designated airline(s). Neither Contracting Party shall require notification or filing of any tariffs to be charged by the designated airline(s) of the other Contracting Party. Tariffs may remain in effect unless subsequently disapproved under paragraphs (4) or (5) of this Article.

3. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) the protection of consumers from tariffs that are excessive due to the abuse of market power;

b) the prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

4. Each Contracting Party may unilaterally disallow any tariff filed or charged by its own designated airline(s). However, such intervention shall be made only if it appears to the Aeronautical Authority of that Contracting Party that a tariff charged or proposed to be charged meets either of the criteria set out in paragraph (3) of this Article.

5. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the coming into effect or continuation of a tariff charged or proposed to be charged by the designated airline(s) of the other Contracting Party. If one Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set out in paragraph 3 of this Article, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement the tariff shall take effect or continue in effect.

6. Notwithstanding the paragraphs of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Kingdom of Saudi Arabian for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

Article 17

Consultation

In a spirit of close co-operation, the two Contracting Parties or their Aeronautical Authorities 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 Annex thereto. Such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

Article 18

Amendments

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall be held in accordance with the provisions of Article 17 (Consultation) of this Agreement. Any amendments so agreed shall be made in a form of separate protocols

being an integral part of this Agreement and shall enter into force in accordance with the provisions of Article 38 (Entry into Force) of this Agreement.

2. Amendments relating only to the provisions of the annexed Schedule may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Such amendments shall enter into force from the agreed date.

Article 19

Security of Travel Documents

1. Each Contracting Party agrees to adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.

2. In this regard, each Contracting Party agrees to establish controls on the lawful creation, issuance, verification and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of, that Contracting Party.

3. Each Contracting Party also agrees to establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.

4. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party shall issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO related Documents and Regulations.

5. Each Contracting Party further agrees to exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents, and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel document fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents, and the use of fraudulently obtained travel documents.

Article 20

Inadmissible and Undocumented Passengers and Deportees

1. Each Contracting Party agrees to establish effective border controls.
2. In this regard, each Contracting Party agrees to implement the Standards and Recommended Practices of Annex 9 (Facilitation) to the Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.
3. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party agrees to issue, or to accept, as the case may be, the letter relating to "fraudulent, falsified or counterfeit travel documents or genuine documents presented by imposters" set out in Annex 9 (Facilitation) of the Convention, when taking action under relevant paragraphs of Chapter 3 of the Annex regarding the seizure of fraudulent, falsified or counterfeit travel documents.

Article 21

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of any Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. In this regard, baggage and cargo in direct transit shall be exempt from any customs duties.

Article 22

Fair Competition

Each Contracting Party agrees:

- a) that each designated airline shall have a fair and equal opportunity to compete in providing the international air transportation governed by the Agreement; and

b) to take action to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of a designated airline of the other Contracting Party.

Article 23

Safeguards

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible unfair competitive practices that may merit closer examination:

- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;
- d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another airline;
- e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market.

2. If the Aeronautical Authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph (1) of this Article, they may request consultation in accordance with Article 17 (Consultation) of this Agreement with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within fifteen (15) days of the request.

3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 34 (Settlement of disputes) of this Agreement to resolve the dispute.

Article 24
Competition Laws

1. The Contracting Parties shall inform each other about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Contracting Parties shall, to the extent permitted under their own laws and regulations, assist each other's airlines by providing guidance as to the compatibility of any proposed airline practice with their competition laws, policies and practices.

3. The Contracting Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement; the consultation process contained in Article 17 (Consultation) of this Agreement shall, if so requested by either Contracting Party, be used to determine whether such a conflict exists and to seek ways of resolving or minimizing it.

4. In the event that agreement is not reached, in implementing competition laws, policies and practices, each Contracting Party shall give full and sympathetic consideration to the views expressed by the other Contracting Party and shall have regard to international comity, moderation and restraint.

Article 25
Sale and Marketing of Air Service Products

1. Each Contracting Party shall accord the designated airlines of the other Contracting Party the right to sell and market international air services and related products in its territory (directly or through agents or other intermediaries of the designated airline's choice), including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

Article 26

Change of Gauge

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services and at its option, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be; and

b) in the case of a change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and where more than one aircraft is operated beyond the point of change, not more than one such aircraft may be of equal size and none may be larger than the aircraft used on the 3rd and 4th freedom sector.

2. For the purpose of change of gauge operations, a designated airline may use its own equipment and, subject to laws and regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations.

Article 27

Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Republic of Lithuania, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground

handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 28

Codesharing / Cooperative Arrangements

1. When operating or holding out the agreed services on the specified routes, the designated airline of one Contracting Party, whether as the operating or marketing airline may, subject to the laws or regulations made pursuant to those laws of the Contracting Party designating it, enter into cooperative marketing arrangements, including but not limited to, joint ventures, blocked space or code sharing with:

- a) an airline or airlines of either Contracting Party; and/or
- b) an airline or airlines of a third country.

The arrangements mentioned in paragraphs (a) and (b) are subject to approval of the other Contracting Party.

2. The entitlements set out in paragraph (1) of this Article may be exercised only where:

a) all such airlines hold appropriate traffic rights and/or authorizations to operate on the route and segments concerned; and

b) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale that it is a codeshare service, which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

3. The capacity offered by a designated airline as the marketing airline on services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the marketing airline.

Article 29
Aircraft Leasing

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 13 (Air Safety) and 14 (Aviation Security) of this Agreement.

2. Subject to paragraph (1) above, the designated airlines of each Contracting Party may provide services under this Agreement by:

- a) using aircraft dry-leased from any airlines;
- b) using aircraft wet-leased from other airlines of the same Contracting Party;
- c) using aircraft wet-leased from airlines of the other Contracting Party; and
- d) using aircraft wet-leased from airlines of third countries,

Provided that all airlines participating in the arrangements listed in b), c) and d) above, hold the appropriate authorization and meet the requirements normally applied to those arrangements.

3. Notwithstanding paragraph (2) d) above, the designated airlines of each Contracting Party may provide services under this Agreement by using aircraft wet-leased on a short-term, ad hoc basis from airlines of third countries.

Article 30
Intermodal Services

Each designated airline may employ their own or use others' services for the surface transport of passengers and/or air cargo.

Article 31
Computer Reservation Systems (CRS)

Each Contracting Party shall apply the ICAO Code of Conduct for the Regulation and Operation of Computer Reservation Systems within its territory.

Article 32
Environmental Protection

The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective territories to comply with the ICAO Standards and Recommended Practices (SARPs) of Annex 16 of the Convention and the existing ICAO policy and guidance on environmental protection.

Article 33
Ban on Smoking

1. Each Contracting Party shall prohibit smoking on all flights carrying passengers between the territories of the Contracting Parties. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences enplanement of passengers to the time deplaning of passengers is completed.

2. Each Contracting Party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew members with the provisions of this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

Article 34
Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, two of whom to be nominated by the Contracting Parties and one umpire. In case the dispute is referred to arbitration, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice through diplomatic channels in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the President of the ICAO may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator of failing Contracting Party or the umpire as the case may require. However, the umpire shall be a national of a state having diplomatic relations with both Contracting Parties at the time of the appointment.

4. In the case of the appointment of the umpire by the President of the Council of ICAO, if the President of the Council of ICAO is prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice President and if the Vice President is also prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior member of the Council who is not a national of either Contracting Party.

5. Subject to other provisions agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Contracting Parties.

7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators shall be shared equally by the Contracting Parties, including any expenses incurred by (ICAO) Council.

Article 35

Conformity to Multilateral Conventions or Agreements

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform to any multilateral conventions or agreements, which may become binding upon the Contracting Parties.

Article 36

Termination

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing and through the diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to ICAO.

2. 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 mutual agreement of the Contracting Parties 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 ICAO.

Article 37

Registration with ICAO

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the ICAO.


Article 38
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the last notification through diplomatic channels by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled its respective legal procedures necessary for the entry into force of this Agreement.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective governments, have signed this Agreement. The Route Schedule is an integral part of this Agreement.


Done in Riyadh on 02/12/2024 AD, corresponding to 01/06/1446 AH, in two original copies, in the Lithuanian, Arabic and English languages, all texts being equally authentic and each Contracting Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

**For the Government of the
Republic of Lithuania**


.....

Ramūnas Davidonis
Ambassador Extraordinary and
Plenipotentiary of the Republic of
Lithuania to the United Arab
Emirates, to the Kingdom of Saudi Arabia,
to the State of Kuwait, to the Kingdom of
Bahrain and to the Republic of Iraq

**For the Government of the
Kingdom of Saudi Arabia**


.....

Abdulaziz bin Abdullah Al-Duailej
President of the General Authority
of Civil Aviation

ANNEX**Route Schedule****Section (1)**

The designated airline or airlines of the Republic of Lithuania shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Republic of Lithuania	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Any Points in the Republic of Lithuania	Any Points	Any Points	Any Points

Section (2)

The designated airline or airlines of the Kingdom of Saudi Arabia shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Intermediate Points	Points in the Republic of Lithuania	Points Beyond
Any Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Any Points	Any Points	Any Points

Section (3)

Notes on the routes to be operated by the designated airline(s) of both Contracting Parties:

1. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).
2. Each designated airline(s) may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of this Agreement on condition that fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, if an agreement to that effect is made between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

اتفاقية بين

حكومة جمهورية ليتوانيا

و

حكومة المملكة العربية السعودية

في مجال خدمات النقل الجوي

مقدمة:

إن حكومة جمهورية ليتوانيا وحكومة المملكة العربية السعودية (المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين)، بوصفهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر 1944م،

ورغبة منهما في تطوير نظام الطيران الدولي القائم على المنافسة بين شركات الطيران العاملة في السوق وبأقل قدر من التدخل الحكومي والتنظيم القانوني.

ورغبة منهما في تسهيل عملية توسع الفرص في مجال خدمات النقل الجوي الدولي وزيادتها، وإيماناً منهما بأن تقديم خدمات نقل جوي دولي فعالة وتنافسية يعزز التبادل التجاري ويؤدي إلى رفاهية المستهلك وإلى النمو الاقتصادي. ورغبة منهما في تمكين شركات الخطوط الجوية من عرض مجموعة من الخيارات المتعلقة بأنواع الخدمة لجمهور المسافرين والعاملين في مجال الشحن - بأقل الأسعار غير التمييزية والتي لا تضر بالوضع القائم - ورغبة في تشجيع شركات الخطوط الجوية المعنية على التطور وتطبيق أسعار تنافسية.

ورغبة منهما في ضمان تحقيق أعلى درجات السلامة والأمن في مجال خدمات النقل الجوي الدولي، وتأكيداً لاهتمامهما الكبير بما يحدث من تهديدات تستهدف أمن الطائرات وتعرض سلامة الركاب والممتلكات للخطر، وتؤثر سلباً على خدمات النقل الجوي، وتقوض ثقة العامة حول سلامة الطيران المدني.

قد اتفقتا على ما يأتي:

المادة الاولى

تعريفات

لتطبيق هذه الاتفاقية يقصد بالكلمات والعبارات الآتية المعاني المدونة أمام كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك:

- 1- المعاهدة: معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة، للتوقيع في مدينة شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر (1944م) وأي تعديل دخل حيز التنفيذ وتم التصديق عليه من قبل الطرفين وأي ملحق لها أو تعديل عليها بموجب المادة (90) والمادة (94) من المعاهدة، بقدر ما بقي هذا الملحق أو التعديل ساري المفعول بالنسبة للطرفين.
- 2- سلطات الطيران المدني: تعني بالنسبة إلى حكومة جمهورية ليتوانيا، وزارة النقل والاتصالات وتعني بالنسبة إلى حكومة المملكة العربية السعودية، الهيئة العامة للطيران المدني، أو في كلتا الحالتين أي شخص آخر أو هيئة مفوضة بممارسة وظائف تؤدي حاليا بواسطة سلطات الطيران المذكورة.
- 3- الخطوط الجوية المعنية: شركة الطيران المعنية والمرخص لها بموجب المادة (الثالثة - التعيين والترخيص) من الاتفاقية.
- 4- التعريف: الأسعار التي تدفع مقابل نقل الركاب، والشحن، والأمتعة، والشروط التي تُطبق على هذه الأسعار بما في ذلك أسعار الوكالة وشروطها وأي خدمة إضافية أخرى عدا التعويضات الخاصة بنقل البريد.
- 5- الإقليم: فيما يتعلق بالدولة المعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة.
- 6- (خدمات جوية) و(خدمات جوية دولية) و(خطوط جوية) و(التوقف لغير أغراض حركة النقل) لها المعاني نفسها المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.
- 7- الاتفاقية: هذه الاتفاقية وملحقها وأي تعديل عليهما.
- 8- الجدول: جدول الطرق لتشغيل خدمات النقل الجوي الملحق بالاتفاقية وأي تعديل يطرأ نتيجة الالتزام بأحكام المادة (السابعة عشرة - التشاور) والمادة (الثامنة عشرة - التعديل) من الاتفاقية.
- 9- السعة: الحمولة المتاحة للطائرة على الطرق أو جزء منها.
- 10- قطع الغيار: المواد أو الأدوات التي يدخل في طبيعتها الإصلاح والاستبدال، والتي تدمج في الطائرة، بما في ذلك المحركات.
- 11- المعدات العادية: المواد أو الأدوات - غير المستودعات وقطع الغيار القابلة للنقل - التي تستخدم على متن الطائرة أثناء الطيران، بما في ذلك معدات الإسعافات الأولية والنجاة.

- 12- رسوم استخدام المطارات ومراقبتها: الأجور أو الرسوم التي تستوفى من الخطوط الجوية مقابل تقديم التسهيلات للطائرة والملاحين والركاب في المطار والمرافق الملاحية، بما في ذلك الخدمات والمرافق ذات العلاقة.
- 13- النقل الجوي: النقل العام بوساطة الطائرات للركاب والامتعة والشحن والبريد بصورة منفصلة أو مجمعة مقابل أجر أو تعويض مادي.
- 14- النقل الجوي المحلي: نقل الركاب والامتعة والشحن والبريد جواً من نقطة داخل إقليم إحدى الدول إلى نقطة أخرى داخل الإقليم نفسه.
- 15- النقل الجوي الدولي: نقل الركاب والامتعة والشحن والبريد جواً من نقطة داخل إقليم إحدى الدول إلى نقطة في إقليم دولة أخرى.
- 16- النقل الجوي المتعدد الوسائط: النقل العام بوساطة الطائرات وبوساطة واحد أو أكثر من وسائل النقل الأخرى للركاب والامتعة والشحن والبريد منفصلين أو مجتمعين مقابل أجر أو تعويض مادي.
- 17- منظمة (ICAO): منظمة الطيران المدني الدولي.
- 18- الرموز المشتركة: ترتيبات تجارية تعاونية تتفق بموجبها شركتان أو أكثر للنقل الجوي على التشغيل.
- 19- أي إشارة في الاتفاقية لمعاهدات الاتحاد الأوروبي، فيقصد بها معاهدة الاتحاد الأوروبي ومعاهدة عمل الاتحاد الأوروبي.
- 20- أي إشارة في الاتفاقية إلى الخطوط الجوية التابعة لجمهورية ليتوانيا، يقصد بها الخطوط الجوية المعينة لجمهورية ليتوانيا.

المادة الثانية

الحقوق الممنوحة

- 1- يسمح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في الاتفاقية لتقديم الخدمات الجوية الدولية المجدولة على الطرق المحددة في الجدول الملحق بالاتفاقية، ويشار إلى هذه الخدمات والطرق فيما بعد بـ (الخدمات المتفق عليها) و (الطرق المحددة) على التوالي.
- 2- تتمتع الخطوط الجوية المعينة لكل طرف متعاقد ... عند تشغيلها الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ... بالحقوق الاتية:
 - أ. الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
 - ب. التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير النقل.
 - ج. التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة في الجدول الملحق بالاتفاقية لإنزال وتحميل حركة المرور الدولية للركاب والشحن والامتعة والبريد بصورة منفصلة أو مجمعة.

- 3- إن ممارسة حق النقل للنقاط (المتوسطة) والنقاط (فيما وراء) الموضحة في الجدول الملحق بالاتفاقية، خاضعة للتفاوض وموافقة سلطتي الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين.
- 4- ليس في الفقرتين (1) و(2) من هذه المادة ما يخول الخطوط الجوية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين حق امتياز تحميل الركاب أو الشحن أو الأمتعة أو البريد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد من أجل التعويض المادي أو مقابل أجر.

المادة الثالثة

التعيين والترخيص

- 1- يحق لكل طرف من الطرفين المتعاقدين أن يعين - كتابةً وعبر القنوات الدبلوماسية - للطرف المتعاقد الآخر ناقلة جوية واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المتفق عليها، ويحق لكل طرف متعاقد أن يسحب أو يغير هذا التعيين.
- 2- عند تسلم هذا التعيين، وبطلب من الخطوط الجوية المعنية - بحسب ما هو منصوص عليه لإصدار تراخيص التشغيل - يمنح كل طرف متعاقد الخطوط الجوية المعنية تصاريح التشغيل اللازمة بأقل قدر من الإجراءات التي تسبب التأخير بالشروط الآتية:
- أ- بالنسبة إلى الخطوط الجوية التي عينتها جمهورية ليتوانيا:
1. أن يكون تأسيسها في إقليم جمهورية ليتوانيا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي وتحصل رخصة تشغيل سارية المفعول بموجب قوانين الاتحاد الأوروبي.
2. أن تكون السيطرة التنظيمية الفاعلة عليها خاضعة ومستمرة للدولة المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، وأن تُحدد سلطة الطيران تلك بشكل واضح عند التعيين.
3. أن تكون مملوكة مباشرة أو من خلال أغلبية الملاك، وتكون خاضعة للسلطات المختصة في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو الدول الأعضاء في منظمة التجارة الحرة الأوروبية و/أو مواطني تلك الدول.
- ب- بالنسبة إلى الخطوط الجوية التي عينتها المملكة العربية السعودية:
1. أن تحصل رخصة تشغيل صالحة وشهادة المشغل الجوي سارية المفعول وصادرة بموجب القوانين المعمول بها في المملكة العربية السعودية، وأن يكون مقر العمل الرئيس لها في إقليم المملكة العربية السعودية.
2. أن تكون الملكية الجوهرية للخطوط الجوية للمملكة العربية السعودية و/أو مواطنيها.
3. أن تكون السيطرة التنظيمية الفاعلة على الخطوط الجوية خاضعة ومستمرة للمملكة العربية السعودية.

ج- أن تكون الخطوط الجوية المعنية مستوفية للشروط الأخرى المحددة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي بوساطة الطرف المتعاقد المستلم للترخيص وفقاً للمعاهدة.

المادة الرابعة

رفض تصريح التشغيل أو إلغاؤه أو تعليقه

1 - يحق لسُلطتي الطيران المدني للطرفين المتعاقدين رفض منح تصريح تشغيل - المشار إليه في المادة (الثالثة - التعيين والترخيص) من الاتفاقية - للخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر، أو إلغاؤه أو تعليقه أو فرض ما تراه ضرورياً من الشروط بشكل مؤقت أو دائم؛ في الحالات الآتية:

أ- بالنسبة إلى الخطوط الجوية التي عينتها جمهورية ليتوانيا:

1. ألا يكون تأسيسها في إقليم جمهورية ليتوانيا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي، أو ألا تحمل رخصة تشغيل سارية المفعول بموجب قوانين الاتحاد الأوروبي.

2. ألا تكون السيطرة التنظيمية الفاعلة عليها خاضعة ومستمرة للدولة المسؤولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، أو ألا تُحدد سلطة الطيران تلك بشكل واضح عند التعيين.

3. ألا تكون مملوكة مباشرة أو من خلال أغلبية الملاك، أو ألا تكون خاضعة للسلطات المختصة في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي أو الدول الأعضاء في منظمة التجارة الحرة الأوروبية و/أو مواطني تلك الدول.

ب- بالنسبة إلى الخطوط الجوية التي عينتها المملكة العربية السعودية:

1. ألا تحمل رخصة تشغيل صالحة أو شهادة المشغل الجوي سارية المفعول وصادرة بموجب القوانين المعمول بها في المملكة العربية السعودية، أو ألا يكون مقر العمل الرئيس لها في إقليم المملكة العربية السعودية.

2. ألا تكون الملكية الجوهرية للخطوط الجوية للمملكة العربية السعودية و/أو مواطنيها.

3. ألا تكون السيطرة التنظيمية الفاعلة على الخطوط الجوية خاضعة ومستمرة للمملكة العربية السعودية.

ج - ألا تستوفي الخطوط الجوية المعنية الشروط الأخرى المحددة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي بوساطة الطرف المتعاقد المستلم للترخيص.

د - عند فشل الخطوط الجوية بالالتزام بالقوانين والأنظمة التي تمنح هذه الحقوق.

هـ - عند فشل الخطوط الجوية في التشغيل بموجب الخدمات المتفق عليها في الاتفاقية.

و - عند وجود مخاوف أمنية واسعة تبرر ذلك.

2- فيما عدا الحالات الضرورية لمنع الانتهاكات للقوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه، فإن ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة يجب أن تتم بعد التشاور بين سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين وفقاً لأحكام هذه المادة. على أن تجرى المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسليم طلب إجرائها، ما لم يتم الاتفاق على غير ذلك.

المادة الخامسة

رسوم استخدام المطارات ومرافقها

- 1- يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتحديد المطار، أو المطارات الواقعة في إقليمه، لاستخدام الناقلات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الطرق المحددة، وتيسير وسائل الاتصالات الملاحية والأرصدة والخدمات الأخرى اللازمة لتشغيل الخدمات المتفق عليها.
- 2- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين فرض رسوم أو السماح بفرض رسوم على الخطوط الجوية المعينة من الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على الخطوط الجوية التي عينها، التي تقوم بتشغيل الخدمات الجوية الدولية نفسها باستخدام طائرات مماثلة والخدمات والمرافق نفسها.
- 3- يجوز للطرفين المتعاقدين طلب إجراء مشاورات حول رسوم استخدام المطارات ومرافقها وأي تغيير يطرأ على تلك الرسوم.

المادة السادسة

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

- 1- يُعفي كل طرف متعاقد - على أساس المعاملة بالمثل وبأقصى حد ممكن ووفقاً للأنظمة المعمول بها في هذا الجانب - طائرات الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر التي تعمل على الخدمات الدولية وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية المستهلكة الأخرى وقطع الغيار والمعدات والأجهزة العادية ومخزون الطائرة؛ من الرسوم الجمركية والضرائب ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المماثلة، عند وصولها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر ومغادرتها له بشرط أن تبقى هذه الأجهزة والمعدات والإمدادات داخل الطائرة حتى إعادة تصديرها، أو استخدامها، أو استهلاكها بواسطة هذه الطائرة أثناء طيرانها فوق ذلك الإقليم.

- 2- باستثناء الرسوم التي تحصل مقابل الخدمات المقدمة، تُغنى إلى أقصى حد ممكن وبموجب القوانين والأنظمة المعمول بها من الرسوم والضرائب - على أساس المعاملة بالمثل - المواد الآتية:
- أ- مخزون الطائرة الذي يتم إدخاله في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين داخل حرم المطار في حدود الكميات التي تعينها سلطات ذلك الطرف المتعاقد، للاستخدام على متن الطائرة المغادرة والمرتبطة بالخدمات الجوية الدولية الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر.
- ب- قطع الغيار التي يتم إدخالها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين داخل حرم المطار لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة في تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية بواسطة الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر.
- ج- الوقود والزيوت المستخدمة لإمداد الطائرات العاملة في خدمات دولية بواسطة الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر، وإن كانت هذه المواد ستستخدم في أي جزء من الرحلة التي تكون فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي حُملت منه هذه المواد على متن الطائرة.
- 3- يجوز وضع المواد المشار إليها في الفقرة (2) أعلاه تحت رقابة سلطات الجمارك أو إشرافها حتى إعادة تصديرها، أو التخلص منها وفقاً لنظم الجمارك.
- 4- تعفى من الضرائب والرسوم الجمركية - على أساس المعاملة بالمثل - الوثائق الرسمية التي تحمل علامة الناقلة المميزة، مثل بطاقات الحقايب وتذاكر السفر وبوليصات الشحن وبطاقات الإقلاع وجداول الرحلات المنقولة إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من أجل الاستخدام بواسطة الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر.
- 5- ليس في الاتفاقية ما يمنع طرف متعاقد من فرض أي ضرائب أو رسوم - على أساس غير تمييزي - على الوقود الذي يزود في إقليمه لطائرة تابعة لخطوط جوية تشغل بين نقطتين في إقليمه.

المادة السابعة

الضوابط التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- 1- يدرك كلا الطرفين المتعاقدين أن وجود بيئة تنافسية عادلة ومنح فرصاً متساوية وعادلة للخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر للتنافس في تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة هو هدف مشترك بينهما، لذلك على كل طرف التأكد من اتخاذ التدابير الفعالة لضمان تنفيذ هذا الهدف.
- 2- يسمح الطرفان المتعاقدان لكل خطوط جوية معينة باختيار عدد الرحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية المقدمة، في إطار هذا الحق، لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ قرار احادي لتحديد حجم الحركة أو عدد الرحلات أو مدى انتظامها أو نوع الطائرة أو الأنواع التي تشغلها الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما قد تقتضيه شروط موحدة متسقة مع المادة (15) من المعاهدة تخص أسباب جمركية، وفنية، وتشغيلية، وبيئية.

المادة الثامنة

اعتماد جداول الرحلات

تقدم الخطوط الجوية التي يعينها كل طرف متعاقد جداول الرحلات المقترحة لسلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها في مدة أقصاها ثلاثون (30) يوماً قبل تاريخ بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها، على أن تشمل هذه الجداول على نوع الخدمات والطائرات المستخدمة وجدول الرحلات وعددها وسعتها وأرقامها وأي معلومات أخرى ذات علاقة، وينطبق هذا على أي تغيير يطرأ. ويجوز في بعض الحالات الخاصة تخفيض هذه المدة بموافقة السلطات المذكورة.

المادة التاسعة

توفير الإحصاءات والمعلومات

تزود سلطات طيران كل من الطرفين المتعاقدين سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر - بناء على طلبها - بالمعلومات والإحصاءات المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها بوساطة الخطوط الجوية التي عينتها من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإليه، مثل تلك التي يتم تقديمها عادة بوساطة الخطوط الجوية المعنية إلى سلطات الطيران التابعة لها، على أن تشمل هذه البيانات على تفاصيل عن حجم الحركة، وتوزيعها، وأصلها، واتجاهها. أي معلومة إحصائية إضافية عن الحركة تطلبها سلطات أي من الطرفين المتعاقدين من سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، سوف تخضع - عند الطلب - لمناقشة مشتركة واتفاق بين الطرفين المتعاقدين.

المادة العاشرة

القوانين والنظم المطبقة

- 1- تطبق قوانين ونظم أي من الطرفين المتعاقدين على ملاحية وتشغيل طائرات الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر عند دخولها أجواء الطرف المتعاقد الآخر وأثناء بقائها في إقليمه ومغادرتها له.
- 2- تطبق القوانين والنظم المعمول بها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين في شأن وصول الركاب أو الأمتعة أو أطقم الملاحين أو الشحن أو البريد، وبقائهم ومغادرتهم، وكذلك القوانين والأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة

- والاستيطان والجمارك والنقد والصحة والحجر الصحي، على ما تحمله طائرات الخطوط الجوية التي عينها الطرف المتعاقد الآخر من ركاب وأطقم الملاحين والشحن والبريد أثناء وجودها في الإقليم المذكور.
- 3- يزود كل طرف من الطرفين المتعاقدين - عند الطلب - الطرف المتعاقد الآخر بالقوانين والنظم، المشار إليها في هذه المادة.
- 4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح معاملة تفضيلية لنافقته المعينة على المعاملة الممنوحة للنافقة المعينة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق القوانين والنظم الموضحة في هذه المادة.

المادة الحادية عشرة

تحويل الدخل "العوائد"

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر الحق في التحويل، وفقاً للقوانين والأنظمة الوطنية النافذة فيه المتعلقة بتحويل العوائد المكتسبة في أراضيها بواسطة الخطوط الجوية من نقل الركاب، والبريد، والشحن. ولا تقتطع أي رسوم أخرى على هذه التحويلات عدا الرسوم البنكية العادية.
- 2- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل العوائد المحققة بواسطة الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر، يحق للطرف المتعاقد الآخر فرض قيود مماثلة على الخطوط الجوية المعينة لذلك الطرف المتعاقد.

المادة الثانية عشرة

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

- 1- شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية، والتراخيص الصادرة، أو التي تعد صالحة من أحد الطرفين المتعاقدين، وما تزال سارية المفعول، سوف تعد صالحة وسارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأجل تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون هذه الشهادات أو التراخيص قد صدرت ولا تزال صالحة بموجب المعايير المحددة في المعاهدة أو أعلى منها. ومع ذلك يحتفظ كل طرف من الطرفين المتعاقدين بالحق فيما يختص بالطيران فوق إقليمه أو الهبوط فيه، بأن يرفض الاعتراف بشرعية شهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

2- إذا كانت امتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه، التي تصدرها سلطات الطيران المدني لدى أحد الطرفين المتعاقدين لأي شخص أو خطوط جوية معينة أو لطائرة مستخدمة في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تتضمن اختلافاً عن الحد الأدنى للمعايير المعمول بها بموجب المعاهدة، وبلغ هذا الاختلاف لمنظمة (ICAO)، يجوز للطرف المتعاقد الآخر طلب التشاور بين سلطتي الطيران، من أجل توضيح هذا الاختلاف.

المادة الثالثة عشرة

السلامة الجوية

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت حول معايير السلامة الجوية وقواعدها المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر، والمتعلقة بالتسهيلات الملاحية والملاحين والطائرات وتشغيل الطائرات، على أن تجرى المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسلم طلب إجرائها.
- 2- إذا تبين لسلطة الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين نتيجة هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا تتوافر لديه معايير ومتطلبات فعالة للسلامة تتماشى مع الحد الأدنى للمعايير المحددة في المعاهدة، فيتم إشعار الطرف المتعاقد الآخر بما اكتشف من أوجه القصور، وبالإجراءات التي تعد ضرورية للالتزام بتلك المعايير، على أن يقوم الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. وفي حالة إخفاق ذلك الطرف المتعاقد في اتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة خلال خمسة عشرة (15) يوماً أو مدة زمنية يتفق عليها، فيستوجب ذلك تطبيق المادة (الرابعة - رفض تصريح التشغيل أو إلغاؤه أو تعليقه) من الاتفاقية.
- 3- عملاً بالمادة (16) من المعاهدة، يجوز أن تخضع للفحص أي طائرة مشغلة أو طائرة لا تؤول ملكيتها إلى الخطوط الجوية المعنية لأي طرف متعاقد بموجب أحكام التعيين في الاتفاقية، وتغطي تشغيل خدمات النقل الجوي وفقاً لأحكام الاتفاقية من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإليه، بموجب ترتيبات تأجير من خطوط جوية أخرى تابعة لدولة أي من الطرفين المتعاقدين أو لدولة طرف ثالث، وذلك من قبل مفتشي السلامة الجوية الذين فوضهم الطرف المتعاقد الآخر. وبصرف النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادة (33) من المعاهدة، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق ملاحيها ومن حالة الطائرة الظاهرة ومعداتاتها. (ويطلق عليها في هذه المادة عبارة "الفحص الفني بالساحة") بشرط ألا يتسبب هذا الفحص في تأخير غير معقول.
- 4- إذا نتج عن الفحص الفني بالساحة أو سلسلة الفحوصات الفنية بالساحة ما يلي:
 - أ) مخاوف من عدم تمشي الطائرة أو عمليات تشغيل الطائرة مع الحد الأدنى من المعايير الموصى بها بموجب المعاهدة.
 - ب) مخاوف من عدم توفر خدمات الصيانة والتطبيق الفعلي لمتطلبات السلامة المحددة بموجب المعاهدة.

فيحق لسلطة الطيران للطرف المتعاقد الذي يقوم بالفحص بموجب المادة (33) من المعاهدة الاستنتاج أن تلك المتطلبات التي صدرت بموجبها الشهادة والتراخيص الخاصة بالطائرة أو بملاحيها أو عدت صالحة، أو المتطلبات التي شغلت الطائرة بموجبها ليست بالمستوى المماثل أو أعلى عن الحد الأدنى للمعايير المعمول بها بموجب المعاهدة.

5- في حالة رفض إجراء فحص الساحة من قبل مكلف طرف متعاقد لطائرة تُشغل بواسطة الخطوط الجوية للطرف المتعاقد الآخر، وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، يحق للطرف المتعاقد استنتاج بأن هناك مخاوف من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة.

6- يحق لكل طرف متعاقد تعليق أو تعديل تصريح تشغيل الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة توصل الطرف المتعاقد الأول، سواء كان نتيجة للفحص الفني بالساحة، أو سلسلة فحوصات الساحة، أو رفض القيام بالفحص الفني بالساحة، أو التشاور أو غير ذلك، إلى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لسلامة العمليات الجوية للطائرة.

7- يجب التوقف عن اتخاذ أي إجراء وارد في الفقرتين (2) و(6) من هذه المادة، حال زوال الأسباب التي دعت إلى اتخاذه.

8- عندما تقوم جمهورية ليتوانيا بتعيين خطوط جوية سيطرتها التنظيمية خاضعة لأحدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، فيجب تطبيق حقوق المملكة العربية السعودية وفقاً لهذه المادة-على حد سواء فيما يتعلق باتباع معايير السلامة وممارستها والالتزام بها من قبل تلك الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي، وكذلك فيما يتعلق بترخيص التشغيل لتلك الخطوط.

المادة الرابعة عشرة

أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما تجاه بعضهما بحماية أمن الطيران المدني من كل أشكال التدخل غير المشروع، ويعد هذا الالتزام جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية. ويلتزم الطرفان المتعاقدان - بشكل خاص - وذلك دون الحد من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي؛ بالعمل وفقاً لشروط المعاهدة الخاصة بالجرائم والأعمال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في (طوكيو) في 14/سبتمبر/1963م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في (لاهاي) في 16/ديسمبر/1970م، ومعاهدة قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23/سبتمبر/1971م، وبروتوكول قمع أفعال العنف غير المشروع في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي المكمل لها، الموقع في مونتريال في 24/فبراير/1988م، ومعاهدة وضع العلامات على المتفجرات البلاستيكية لأغراض تتبعها وكشفها المبرمة في

مونتريال في 1/مارس/1991م، وكذلك أي معاهدة أو بروتوكول ذو صلة بالطيران المدني وبعد ملزماً للطرفين المتعاقدين.

2- يقدم كل من الطرفين المتعاقدين - عند الطلب - المساعدة اللازمة للطرف المتعاقد الآخر، لمنع الأعمال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات المدنية والأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وأطقم ملاحيتها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وأي شكل من أشكال التهديد الأخرى لأمن الطيران المدني.

3- يعمل الطرفان المتعاقدان انطلاقاً من العلاقة المشتركة بينهما، بموجب أحكام أمن الطيران التي حددتها منظمة (ICAO)، المبينة في ملاحق المعاهدة، إلى المدى الذي تنطبق معه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين. ويجب على كل طرف أن يتأكد من أن مشغلي الطائرات المسجلين لديه، أو المشغلين الذين تقع أعمالهم الأساسية أو الدائمة داخل إقليمه، ومشغلي المطارات في إقليمه، ويشمل حالة جمهورية ليتوانيا، مشغلو الطائرات المسجلون لديها بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي، والذين يملكون رخصة مشغل جوي سارية المفعول بموجب قانون الاتحاد الأوروبي، ومشغلي المطارات في إقليمه: يعملون وفقاً لشروط وأحكام أمن الطيران.

4- يوافق كل طرف متعاقد على مطالبة مشغلي الطائرات التابعين له بتطبيق قواعد أمن الطيران - المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه - التي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر عند دخول الطائرة أو أثناء وجودها أو مغادرتها لإقليمه. وعلى كل طرف من الطرفين المتعاقدين التأكد من اتخاذ التدابير الفعالة في إقليمه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب وأطقم الملاحين والمواد التي يحملها الركاب والأمتعة والشحن ومستودعات الطائرة قبل الصعود إلى الطائرة أو تحميلها وأثناء ذلك. وعلى كل طرف متعاقد الاستجابة لكل طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ التدابير الأمنية الخاصة المعقولة والمطلوبة بما يتماشى مع القوانين والأنظمة لمواجهة أي تهديد به.

5- عند حدوث واقعة اختطاف طائرة مدنية أو التهديد بذلك، أو غير ذلك من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرة وركابها وأطقم ملاحيتها أو المطارات أو أجهزة الملاحة الجوية، يجب على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضهما عن طريق تسهيل الاتصالات فيما بينهما وغير ذلك من الإجراءات المناسبة واللازمة لإنهاء هذه الواقعة أو هذا التهديد بسرعة وسلامة.

المادة الخامسة عشرة

التمثيل التجاري للخطوط الجوية

1- يحق للخطوط الجوية المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وبموجب نظم الطرف المتعاقد الآخر ولوائحه، الخاصة بالدخول والإقامة والتوظيف، إحضار الموظفين التابعين لها - من إداريين، وفنيين، ومشغلين، وغيرهم من الموظفين المختصين الذين تحتاج إليهم لتقديم خدماتها - ورعايتهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

- 2- يجوز للخطوط الجوية التي عينها أحد الطرفين المتعاقدين أن تستعين بمسؤوليها لاستيفاء تلك المتطلبات الخاصة بالموظفين أو أن تستفيد من خدمات أي شركة أو مؤسسة أو خطوط جوية أخرى تعمل داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومرخص لها بتقديم هذه الخدمات إلى خطوط جوية أخرى.
- 3- يخضع ممثلو الخطوط وعاملوها للقوانين والأنظمة المطبقة لدى الطرف المتعاقد الآخر، مع مراعاة الآتي:
 - أ- يمنح كل طرف متعاقد - على أساس المعاملة بالمثل وبأقل قدر من التأخير - تراخيص الخدمة اللازمة وتأشيرات الزيارة وما شابه ذلك من وثائق للموظفين المشار إليهم في الفقرة (1) من هذه المادة.
 - ب- يقوم الطرفان المتعاقدان بتسهيل إصدار تصاريح العمل وتسريعها للموظفين الذين يؤدون مهمات مؤقتة.

المادة السادسة عشرة

التعريف

- 1- يسمح كل الطرفين المتعاقدين للخطوط الجوية المعنية بتطبيق تعريف الخدمات الجوية على الاعتبارات التجارية في السوق. ولا يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب من الخطوط الجوية التابعة له استشارة خطوط جوية أخرى بشأن التعريف المفروضة أو المقرر فرضها على الخدمات المضمنة في الاتفاقية.
- 2- يجوز لأي طرف من الطرفين المتعاقدين مطالبة الخطوط الجوية التي يعينها بتقديم إشعار بالتعريف المقرر فرضها. ولا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين مطالبة الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر بتقديم إشعار بشأن التعريف المقرر فرضها. تظل التعريف المقررة سارية المفعول ما لم يتم إلغاؤها بموجب الفقرتين (4) و(5) من هذه المادة.
- 3- يحق للطرفين المتعاقدين التدخل في الحالات الآتية:
 - أ) لحماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة بشكل غير معقول بسبب سوء استخدام قوى السوق.
 - ب) للوقاية من فرض تعريفات تشكل أو يحتمل أن تشكل أو يقصد بها تأثيراً سلبياً على المنافسة، وذلك من خلال تعطيلها أو استبعاد مشغل من المنافسة على طريق جوي محدد.
- 4- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين - بشكل منفرد - أن يرفض أي تعريف قدمته أو فرضته إحدى الخطوط الجوية التي عينها. ومع ذلك، يجب أن يقتصر تدخل سلطات الطيران المدني التابعة لذلك الطرف المتعاقد في حال كانت التعريف المفروضة أو المقترحة ضمن أي من الحالات الواردة في الفقرة (3) من هذه المادة.
- 5- لا يجوز لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء أحادي الجانب للحد من تطبيق أو استمرار تطبيق تعريف مقترح تطبيقها أو فرضها من قبل شركة طيران من الطرف المتعاقد الآخر، إذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين أن التعريف التي تستوفيها الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر لا تتوافق مع الاعتبارات الواردة في الفقرة (3) من هذه المادة، عليه طلب التشاور وإشعار الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم اقتناعه، على أن تبدأ هذه المشاورات في

مؤعد أقصاه أربعة عشرة (14) يوماً من تاريخ تسلّم الطلب. وفي حال عدم التوصل لاتفاق، ستظل التعريفة السابقة سارية المفعول.

6- مع مراعاة ما ورد في الفقرات الواردة من هذه المادة، فإن التعريفة التي تفرضها الخطوط الجوية التي عينتها المملكة العربية السعودية للنقل داخل الاتحاد الأوروبي، تخضع لقوانين الاتحاد الأوروبي.

المادة السابعة عشرة التشاور

نعزيزاً للتعاون يقوم الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران المدني التابعة لهما بالتشاور فيما بينهما من وقت إلى آخر؛ للتأكد من تطبيق أحكام الاتفاقية، وملحقها والالتزام بهما. على أن يبدأ التشاور، عن طريق المشاورات أو المراسلات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ التسلم، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على غير ذلك.

المادة الثامنة عشرة التعديل

- 1- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين تعديل أي من أحكام الاتفاقية فإنه يجوز له طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر. على أن تكون هذه المشاورات بموجب المادة (السابعة عشرة- التشاور) من الاتفاقية. وأي تعديلات يتفق عليها يجب أن تتم في بروتوكولات منفصلة وتكون جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية وتدخل حيز النفاذ وفقاً لأحكام المادة (الثامنة والثلاثين - سريان مفعول الاتفاقية) من الاتفاقية.
- 2- يجوز أن تتم التعديلات المتعلقة بالجدول الملحق باتفاق بين سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتصبح هذه التعديلات سارية المفعول بمجرد موافقة سلطات الطيران المدني عليها.

المادة التاسعة عشرة أمن وثائق السفر

- 1- يوافق كل طرف متعاقد على اعتماد إجراءات لضمان أمن الجوازات ووثائق السفر الأخرى.

- 2- يوافق كل طرف متعاقد على اتخاذ الإجراءات الرقابية على الإصدار، والمصادقة والتحقق من الاستخدام الشرعي للجوازات ووثائق السفر الأخرى ووثائق إثبات الهوية التي يصدرها أو تُصدر بالنيابة عنه.
- 3- يوافق كل طرف متعاقد على اتخاذ الإجراءات اللازمة - أو تحسينها - لضمان أن تكون وثائق السفر وإثبات الهوية التي يصدرها تكون على درجة من الجودة بحيث تصعب إساءة استخدامها وبحيث لا يمكن استبدالها أو تقليدها أو إصدارها بشكل غير شرعي.
- 4- بموجب الأهداف المشار إليها أعلاه، يصدر كل طرف متعاقد جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الخاصة به وفقاً للنماذج واللوائح ذات العلاقة التابعة لمنظمة (ICAO).
- 5- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على تبادل المعلومات بخصوص وثائق السفر المزورة، والتعاون مع بعضهما لمقاومة كل أنواع الغش في وثائق السفر بما في ذلك تزوير الوثائق، واستخدام وثائق السفر المزورة، واستخدام وثائق السفر الشرعية بوساطة المحتالين، وسوء استخدام وثائق السفر بوساطة حاملها الشرعي في دعم ارتكاب الجرائم، واستخدام وثائق السفر منتهية الصلاحية أو الملغاة، واستخدام الوثائق التي تم الحصول عليها بوساطة الاحتيال.

المادة العشرون

المسافرون المرفوض دخولهم والمسافرون بلا وثائق والمبطلون

- 1- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على اتخاذ ضوابط رقابية فعالة عند الحدود.
- 2- يوافق الطرفان المتعاقدان على تطبيق المعايير والممارسات الموصى بها في الملحق التاسع (التسهيلات) من المعاهدة، الخاصة بالمسافرين المرفوض دخولهم وغير الحاملين لوثائق والمبطلين؛ لتعزيز التعاون في مكافحة الهجرة غير الشرعية.
- 3- يوافق الطرفان المتعاقدان - بموجب الأهداف المشار إليها في هذه المادة - على إصدار أو قبول - بحسب ما يقتضيه الحال - النموذج المتعلق "بوثائق السفر المزورة أو وثائق السفر الأصلية التي يبرزها المحتالون" الوارد في الملحق التاسع (التسهيلات) من المعاهدة، وذلك عند قيامه باتخاذ إجراء بموجب الفقرات الواردة في الفصل (الثالث) من الملحق الخاص بمصادرة وثائق السفر المزورة.

المادة الحادية والعشرون

العبور المباشر

لا يخضع الركاب العابرون والمواصلون لنقاط أخرى (الترانزيت)، والأمتعة، والشحن عبر إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، والواقعون في حرم المطار ولم يغادروا المنطقة المخصصة لذلك، لأي فحص إلا لأسباب تتعلق بأمن الطيران أو مكافحة المخدرات أو لمنع الدخول غير الشرعي أو في الحالات الخاصة. وتعفى الأمتعة والشحن خلال فترة التوقف من أي رسوم جمركية.

المادة الثانية والعشرون

المنافسة الشريفة

يوافق الطرفان المتعاقدان على الآتي:

- أ- أن يكون لكل خطوط جوية معينة فرصة عادلة ومتكافئة للمنافسة في تقديم خدمات النقل الجوي الدولي التي تحكمها الاتفاقية.
- ب- اتخاذ ما يلزم من إجراء للتخلص من جميع أنواع التمييز أو أساليب التنافس غير الشريف التي تؤثر سلباً على الوضع التنافسي للخطوط الجوية المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة الثالثة والعشرون

الإجراءات الوقائية

- 1- يتفق الطرفان المتعاقدان على أن الممارسات التنافسية التالية التي تقوم بها الخطوط الجوية تُعتبر غير مشروعة وقد تستوجب إجراء تحقيق وتحرق دقيق، لدى قيامها بالآتي:
 - أ- إذا فرضت أسعاراً ورسوماً على الطرق الجوية والتي تكون في مجملها غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات المتعلقة بها.
 - ب- إذا أضافت سعة زائدة أو زادت معدل الرحلات.
 - ج- إذا كانت الممارسات المعنية هي ممارسات دائمة لا مؤقتة.

- د- إذا كانت الممارسات المعنية تؤثر تأثيراً اقتصادياً سلبياً على شركة خطوط جوية أخرى، أو تتسبب بأضرار بالغة عليها.
- هـ- إذا عكست هذه الممارسات نية واضحة أو كان لها تأثير محتمل لتعطيل أو إقصاء شركة خطوط جوية أخرى معينة من السوق.
- 2- إذا اعتبرت سلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين أن عملية أو عمليات التشغيل التي تقوم بها أو تنوي القيام بها الخطوط الجوية التي عينها الطرف المتعاقد الآخر قد تتطوي على ممارسات تنافسية غير مشروعة وفقاً لما ورد في الفقرة (1) من هذه المادة، فيجوز لهذه السلطات طلب التشاور وفقاً لأحكام المادة (السابعة عشرة - التشاور) من الاتفاقية لحل المشكلة، على أن يكون هذا الطلب مصحوباً ببيان الأسباب التي اقتضت تقديمه، وعلى أن تبدأ المشاورات خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ الطلب.
- 3- إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى حل للمشكلة من خلال التشاور، يجوز لأي طرف متعاقد أن يلجأ إلى آلية تسوية النزاع الواردة في المادة (الرابعة والثلاثين - تسوية النزاعات) من الاتفاقية لحل النزاع.

المادة الرابعة والعشرون

قوانين المنافسة

- 1- يتعين على كل طرف متعاقد إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بقوانين المنافسة الخاصة به وسياساتها وممارساتها أو أي تعديل يطرأ عليها، والاهداف المتعلقة بها والتي يمكن أن تؤثر على تشغيل خدمات النقل الجوي بموجب الاتفاقية، كما يتعين عليهما أيضاً تحديد السلطات المسؤولة عن تطبيقها.
- 2- يقوم الطرفان المتعاقدان - في حدود ما تسمح به قوانينهما وأنظمتهم - بمساعدة شركات الخطوط الجوية التابعة لكل منهما من خلال توجيهها، فيما يتعلق بالتزام أي خطوط جوية بالممارسات والأساليب المنبئة في قوانين المنافسة الخاصة بهما.
- 3- يبلغ كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر متى اعتبر أن هناك عدم توافق بين تطبيق قوانين المنافسة الخاصة بهما وسياساتها وممارساتها، والمسائل المتعلقة بتنفيذ الاتفاقية. ويتعين اللجوء إلى التشاور المنصوص عليه في المادة (السابعة عشرة - التشاور) من الاتفاقية، في حال طلب ذلك أي طرف من الطرفين المتعاقدين، لتحديد ما إذا كان هذا التضارب موجوداً أم لا؛ ولإيجاد طرق لحله أو الحد منه.
- 4- يتعين على الطرفين المتعاقدين - في حال عدم التوصل إلى اتفاق بينهما في تطبيق قوانين المنافسة الخاصة بهما وسياساتها وممارساتها - أن يولي كل طرف متعاقد اهتماماً كافياً وملاماً لوجهات النظر المطروحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر؛ اخذين في الحسبان القواعد الدولية في نواحي المجاملة والاعتدال.

المادة الخامسة والعشرون

بيع وتسويق منتجات الخدمات الجوية

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الخطوط الجوية المعنية للطرف المتعاقد الآخر حق بيع الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها وتسويقها في إقليمه (سواء بطريقة مباشرة أو عن طريق وكلاء أو وسطاء آخرين بحسب اختيار الخطوط الجوية)، بما في ذلك حق تأسيس المكاتب، عن طريق الشبكة العنكبوتية وغيرها.
- 2- يحق لكل خطوط جوية بيع خدمات النقل بالعملة المستخدمة في ذلك الإقليم أو - وفقاً لاختيارها - بعملات بلدان أخرى قابلة للتبديل. وسوف يكون لأي شخص الحرية في شراء هذه الخدمات بالعملات المقبولة لدى تلك الخطوط الجوية.

المادة السادسة والعشرون

تغيير معايير مواصفات الطائرة

- 1- يجوز للخطوط الجوية المعنية من أي من الطرفين المتعاقدين، في أي رحلة أو جميع الرحلات المتعلقة بالخدمات المتفق عليها وحسب اختيارها، تغيير الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو عند أي نقطة على الطرق الجوية المحددة، بالشروط الآتية:
 - أ- جدولة الطائرة المستخدمة بعد نقطة تغيير الطائرة بما يتفق مع حركة الطائرات القادمة أو المغادرة بحسب مقتضى الحال.
 - ب- في حالة تغيير طائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وكان هناك أكثر من طائرة تشغل فيما وراء نقطة التغيير، لا يجوز أن تكون هذه الطائرة أكبر من الطائرة المستخدمة في نطاق الحريتين (الثالثة) و(الرابعة).
- 2- يجوز لشركة الخطوط الجوية المعنية أن تستخدم معداتها الخاصة، والمعدات المستأجرة وفقاً للأنظمة الوطنية المتبعة، لغرض تغيير عمليات التشغيل، ويجوز لها أن تعمل مع شركة خطوط جوية أخرى بموجب ترتيبات تجارية.
- 3- يجوز لشركة الخطوط الجوية المعنية استخدام أرقام رحلات مختلفة أو متطابقة للقطاعات التي تغير فيها نوع الطائرة.

المادة السابعة والعشرون

المناولة الأرضية

وفقاً للقوانين والأنظمة السارية لدى كل طرف متعاقد، وفي حالة جمهورية ليتوانيا (قانون الاتحاد الأوروبي)، يحق لجميع الخطوط الجوية المعنية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر القيام بأعمال المناولة الأرضية الخاصة بها ذاتياً (self-handling) أو أن تختار بحسب رغبته، وكالة من بين الوكالات المتنافسة لتقديم خدمات المناولة الأرضية سواء بشكل كلي أو جزئي. إذا كانت الأنظمة والقوانين - المشار إليها - تحد من قيام الخطوط الجوية بأعمال المناولة الأرضية ذاتياً أو تمنعها، أو إذا لم توجد منافسة فعالة بين مقدمي تلك الخدمات، على كل طرف متعاقد أن يعامل الخطوط الجوية المعنية على أساس غير تمييزي فيما يتعلق بالخدمات الأرضية الذاتية أو الحصول عليها من قبل مزود أو مزودي الخدمة الآخرين.

المادة الثامنة والعشرون

الرموز المشتركة / الترتيبات التعاونية

- 1- يجوز للخطوط الجوية التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين، سواء كانت مشغلة أو مسوقة، عند تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، وطبقاً لأنظمة وقوانين الطرف المتعاقد المعين لها، أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية، وعلى سبيل المثال لا الحصر، المشاريع المشتركة أو المقاعد المحجوزة أو الرموز المشتركة مع:
 - أ- شركة أو شركات خطوط جوية تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين.
 - ب- شركة أو شركات خطوط جوية تابعة لبلد ثالث.تخضع الترتيبات المشار إليها في الفقرات (أ) و(ب) لموافقة الطرف المتعاقد الآخر.
- 2- لا يمكن تطبيق الحقوق المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة إلا في الحالتين التاليتين:
 - أ- أن يكون لدى جميع الخطوط الجوية حقوق النقل و/أو تصاريح التشغيل على الطرق المحددة في الجدول.
 - ب- أن توضح الخطوط الجوية للمشتريين عند القيام ببيع أي تذكرة عند نقطة البيع بأنها خدمة الرموز المشتركة، وما الخطوط الجوية التي ستشغل كل قطاع من هذه الخدمة، ومع أي الخطوط الجوية يكون للمشتري إبرام علاقة تعاقدية.
- 3- السعة المعروضة من قبل خطوط جوية معينة بصفتها الناقل المسوق للخدمات التي تُشغلها خطوط جوية أخرى لا تحسب ضمن حقوق السعة للطرف المتعاقد المعين للناقل المسوق.

المادة التاسعة والعشرون

تأجير الطائرات

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنع استخدام طائرة مستأجرة لتقديم خدمات منصوص عليها في الاتفاقية، تكون غير مستوفية لأحكام المادة (الثالثة عشرة - السلامة الجوية) والمادة (الرابعة عشرة - أمن الطيران) من الاتفاقية.
- 2- مع مراعاة أحكام الفقرة (1) أعلاه، يجوز للخطوط الجوية التي عينها كل طرف متعاقد تقديم الخدمات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بواسطة:
 - أ- استخدام طائرة مستأجرة بدون ملاحين من أي شركة خطوط جوية.
 - ب- استخدام طائرة مستأجرة بملاحين من شركة خطوط جوية أخرى تابعة للطرف المتعاقد نفسه.
 - ج- استخدام طائرة مستأجرة بملاحين من شركة خطوط جوية تابعة للطرف المتعاقد الآخر.
 - د- استخدام طائرة مستأجرة بملاحين من شركة خطوط جوية تابعة لدول أخرى.وذلك بشرط أن يكون بحوزة جميع الخطوط الجوية المشتركة في الترتيبات المشار إليها في الفقرات (ب) و(ج) و(د) أعلاه التصريح اللازم، وأن تكون مستوفية للشروط التي تُطبق عادة على مثل هذه الترتيبات.
- 3- وبغض النظر عما ورد في الفقرة (2/د) أعلاه، يجوز للخطوط الجوية التي عينها كل من الطرفين المتعاقدين تقديم خدمات منصوص عليها في الاتفاقية باستخدام طائرات مستأجرة بملاحين لفترة قصيرة لهذا الغرض بالذات من شركة خطوط جوية تابعة لدولة أخرى.

المادة الثلاثون

خدمات النقل متعدد الوسائط

يجوز لكل الخطوط الجوية المعنية أن توظف خدماتها الخاصة أو أن تستخدم خدمات غيرها للنقل البري للركاب و/أو للشحنات الجوية.

المادة الحادية والثلاثون نظام الحجز بالحاسب الآلي

يقوم كل طرف متعاقد بتطبيق قواعد السلوك التي وضعتها منظمة (ICAO) لتنظيم نظم الحجز بالحاسب الآلي وتشغيلها داخل إقليمه.

المادة الثانية والثلاثون حماية البيئة

يدعم الطرفان المتعاقدان حماية البيئة عن طريق تعزيز التطوير المستمر في مجال الملاحة الجوية، ويتفق الطرفان المتعاقدان فيما يتعلق بعمليات التشغيل بين إقليميهما على الالتزام بالمعايير والأساليب التي أوصت بها منظمة (ICAO) الواردة في الملحق (السادس عشر) من المعاهدة، وسياسة المنظمة وتوجيهاتها المعمول بها حالياً لحماية البيئة.

المادة الثالثة والثلاثون حظر التدخين

- 1- على كل طرف متعاقد أن يمنع التدخين في جميع الرحلات التي تحمل ركاباً بين إقليمي الطرفين المتعاقدين، يجب أن يطبق هذا المنع على جميع الأماكن داخل الطائرة وأن يسري اعتباراً من الوقت الذي يتم فيه تحميل الركاب على متن الطائرة إلى وقت اكتمال نزولهم منها.
- 2- يتعين على كل طرف متعاقد أن يتخذ جميع الإجراءات التي يرى أنها مناسبة لجعل خطوطه الجوية وركابها واطقم ملاحيتها يلتزمون بأحكام هذه المادة، بما في ذلك فرض العقوبات الملزمة على عدم الالتزام.

المادة الرابعة والثلاثون

تسوية النزاعات

- 1- في حالة نشوء نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير الاتفاقية وملحقها أو تطبيقها؛ فعليهما الالتزام بتسويته أولاً عن طريق التفاوض.
- 2- إذا فشل الطرفان المتعاقدان في الوصول إلى تسوية بينهما عن طريق التفاوض، يعرض النزاع على شخص أو هيئة لتقديم رأي استشاري.
- 3- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية من خلال الفترتين (1) و(2) أعلاه، يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إحالة الموضوع محل النزاع إلى التحكيم بوساطة هيئة تتكون من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً، ويكون الثالث محكماً مرجحاً. وعند إحالة النزاع إلى هيئة تحكيم، يجب على كل طرف متعاقد أن يختار محكماً عنه خلال مدة أقصاها ستون (60) يوماً من تاريخ تسلم أي منهما إشعاراً عبر القنوات الدبلوماسية من الطرف المتعاقد الآخر بطلب عرض النزاع والفصل فيه عن طريق التحكيم. وعلى المحكمين المختارين أن يتفقا على اختيار محكم مرجح خلال مدة أقصاها ستون (60) يوماً. فإذا لم يعين أي من الطرفين المتعاقدين محكماً عنه خلال المدة المحددة، أو لم يعين المحكم المرجح خلال المدة المذكورة؛ فيجوز لأي من الطرفين المتعاقدين الطلب من رئيس مجلس منظمة (ICAO) أن يختار محكماً عن الطرف المتعاقد الذي لم يعين محكماً أو المحكم المرجح. يجب أن يكون المحكم المرجح المختار من دولة تربطها علاقات دبلوماسية بكلتا الطرفين المتعاقدين وقت التعيين.
- 4- في حالة اختيار المحكم المرجح (الثالث) عن طريق رئيس مجلس منظمة (ICAO)، إذا منع رئيس مجلس منظمة (ICAO) عن اختيار ذلك المحكم أو كان يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيوكل أمر الاختيار إلى نائب رئيس مجلس منظمة (ICAO). فإذا منع عن القيام بذلك، أو كان يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيكون التعيين بوساطة أحد كبار الأعضاء في المجلس ممن لا يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين.
- 5- وفقاً لشروط التحكيم التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان، تقوم هيئة التحكيم بتحديد الإجراءات التي ستنبع أثناء عملية التحكيم، ومكان التحكيم.
- 6- تعد القرارات الصادرة من هيئة المحكمين ملزمة للطرفين المتعاقدين.
- 7- يتحمل الطرفان المتعاقدان مصاريف هيئة التحكيم، بما في ذلك رسوم ومصاريف المحكمين بالتساوي، وغير ذلك من النفقات المترتبة نتيجة اللجوء إلى مجلس منظمة (ICAO) أو بسببه.

المادة الخامسة والثلاثون التطابق مع الاتفاقيات الدولية

تعدل الاتفاقية وملحقها لتنماشى مع أي معاهدة أو اتفاقية دولية ملزمة للطرفين المتعاقدين.

المادة السادسة والثلاثون إنهاء الاتفاقية

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب إنهاء الاتفاقية في أي وقت بموجب إشعار مكتوب وعبر المذكرات الدبلوماسية، على أن تبلغ في الوقت نفسه منظمة (ICAO).
- 2- وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإشعار، ما لم يسحب الإشعار - باتفاق مشترك - قبل انتهاء هذه المدة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الإشعار، فإنه يعد تسليماً بعد أربعة عشر (14) يوماً من تسلم منظمة (ICAO) له.

المادة السابعة والثلاثون التسجيل لدى منظمة (ICAO)

تسجل الاتفاقية وأي تعديل بطراً عليها مستقبلاً لدى منظمة (ICAO).

المادة الثامنة والثلاثون

سريان مفعول الاتفاقية

تدخل الاتفاقية حيز النفاذ من تاريخ آخر اشعار عبر القنوات الدبلوماسية من أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر بأنه قد استكمل الإجراءات اللازمة طبقاً لفوائينه وأنظمتها المعمول بها في هذا الشأن. وبناء عليه قام الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بالتوقيع على الاتفاقية. ويعد جدول الطرق جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية.

حررت في مدينة الرياض بتاريخ 1446/06/01 هـ، الموافق 2024/12/02 م، من نسختين أصليتين باللغات العربية والليتوانية والإنجليزية، وتعد جميع النصوص متساوية في الحجية. ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية من كل لغة لغرض التطبيق. وعند الاختلاف في التفسير يرجح النص الإنجليزي.

عن

حكومة جمهورية ليتوانيا



راموناس دافيدونيس

السفير فوق العادة والمفوض لجمهورية
ليتوانيا لدى دولة الإمارات العربية
المتحدة والمملكة العربية السعودية ودولة
الكويت ومملكة البحرين وجمهورية
العراق

عن

حكومة المملكة العربية السعودية



عبد العزيز بن عبدالله الدعيلج

رئيس الهيئة العامة للطيران المدني

الملحق

جدول الطرق

القسم الأول:

يحق للناقلة أو الناقلات المغنية من قبل جمهورية ليتوانيا تشغيل خدمات جوية دولية مجدولة في كلا الاتجاهين على الطرق الجوية المحددة أدناه:

نقاط في جمهورية ليتوانيا	نقاط متوسطة	نقاط في المملكة العربية السعودية	نقاط ما وراء
أي نقاط في جمهورية ليتوانيا	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

القسم الثاني:

يحق للناقلة أو الناقلات المغنية من قبل المملكة العربية السعودية تشغيل خدمات جوية دولية مجدولة في كلا الاتجاهين على الطرق الجوية المحددة أدناه:

نقاط في المملكة العربية السعودية	نقاط متوسطة	نقاط في جمهورية ليتوانيا	نقاط ما وراء
أي نقاط في المملكة العربية السعودية	أي نقاط	أي نقاط	أي نقاط

القسم الثالث:

ملاحظات على الطرق التي سيتم تشغيل خدمات النقل الجوي عليها بوساطة الخطوط الجوية التي يعينها كل طرف متعاقد:

- 1- يجوز بحسب اختيار الخطوط الجوية المغينة أن تحذف أي نقطة محددة في جدول الطرق، سواء أكانت هذه النقطة متوسطة أم فيما وراء جميع رحلاتها أو أي منها، شريطة أن تكون نقطة البداية أو النهاية تقع داخل إقليم الطرف المتعاقد المغين للخطوط الجوية.
- 2- يجوز للخطوط الجوية المغينة أن تخدم نقاط متوسطة أو فيما وراء، المحددة في الملحق، شريطة عدم التشغيل بموجب الحرية الخامسة بين هذه النقاط وإقليم الطرف المتعاقد الآخر ما لم يتوصل إلى اتفاق بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين.

