

**УГОДА**  
**між Урядом Литовської Республіки та Урядом України**  
**про повітряне сполучення**

Уряд Литовської Республіки та Уряд України, які надалі іменуються як Договірні Сторони,

є учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року,

бажаючи укласти Угоду з метою встановлення повітряного сполучення між їх відповідними територіями та за їх межами,

домовились про таке:

**СТАТТЯ 1**

1. З метою укладання цієї Угоди наступні терміни мають значення:

а) " Конвенція " - Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, відкрита для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, термін вміщує будь-який Додаток або будь-яку зміну Додатку, затверджені згідно з Статтею 90 цієї Конвенції такою мірою, в якій цей Додаток або зміна Додатку стосуються Договірних Сторін, та будь-яку зміну Конвенції, ухвалену згідно з Статтею 94 Конвенції, ратифіковану відповідно Україною та Литовською Республікою;

б) "авіаційні влади" стосовно України - Міністерство транспорту в особі Державної адміністрації авіаційного транспорту України, а стосовно Литовської Республіки - Міністерство сполучень в особі Департаменту цивільної авіації, або в обох випадках будь-яку особу чи орган, які уповноважені здійснювати функції згаданих влад;

в) "призначене авіапідприємство" - авіапідприємство, призначене та уповноважене відповідно до Статті 4 цієї Угоди;

г) "територія", "повітряне сполучення", "міжнародне повітряне сполучення", "авіапідприємство" та "зупинка з некомерційною метою" мають значення відповідно до Статті 2 та 96 Конвенції;

д) "тариф" означає ціни, згідно з якими сплачується перевезення пасажирів, багажу й вантажу, та умови застосування цих цін, включаючи

ціни й умови стосовно агентського та іншого допоміжного обслуговування, але виключаючи винагороду й умови стосовно перевезення пошти;

є) "ємність" щодо повітряного судна означає комерційне завантаження цього повітряного судна на усьому маршруті або ділянці маршруту;

ж) "ємність" щодо договірної лінії означає ємність повітряного судна, яке використовується на цій лінії, помножену на частоту польотів, здійснюваних цим повітряним судном протягом визначеного періоду на усьому маршруті або частині маршруту.

2. Додаток до цієї Угоди є її невід'ємною частиною.

## СТАТТЯ 2

Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, передбачені цією Угодою, з метою встановлення міжнародного повітряного сполучення по маршрутах, зазначених у Додатку до цієї Угоди (надалі іменуються відповідно "договірні лінії" та "встановлені маршрути").

## СТАТТЯ 3

1. Авіапідприємство, призначене кожною Договірною Стороною, під час експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах матиме право:

а) здійснювати проліт без зупинки території іншої Договірної Сторони;

б) здійснювати зупинки з некомерційною метою на території іншої Договірної Сторони;

в) здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони у пунктах, визначених для цього маршруту у Додатку до цієї Угоди, з метою приймання на борт та (чи) розвантаження пасажирів, вантажу та пошти міжнародного сполучення.

2. Вказане у цій Статті не розглядатиметься як підстава для надання призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони права приймати на борт пасажирів, вантаж та пошту для їх перевезення між пунктами на території іншої Договірної Сторони за винагороду або за умови оренди.

3. Маршрути польотів повітряних суден по договірних лініях та пункти перетину державних кордонів встановлюються кожною Договірною Стороною на своїй території.

4. Додаткові, чартерні та спеціальні рейси здійснюватимуться відповідно до законів й правил кожної Договірної Сторони за попередніми заявками призначеного авіапідприємства; ці заявки повинні подаватися авіаційним владам іншої Договірної Сторони не пізніше 48 годин до вильоту повітряного судна, не рахуючи вихідних та святкових днів.

#### СТАТТЯ 4

1. Кожна Договірна Сторона матиме право призначити одне чи декілька авіапідприємств з метою експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах, повідомивши про це письмово іншу Договірну Сторону.

2. Після одержання такого повідомлення інша Договірна Сторона відповідно до положень пунктів 3 та 4 цієї Статті без затримки надасть кожному призначеному авіапідприємству відповідний дозвіл на польоти.

3. Авіаційні влади однієї Договірної Сторони до видачі дозволу на польоти можуть зажадати від авіапідприємства іншої Договірної Сторони доказів того, що воно здатне виконувати умови, передбачені законами та правилами, яких звичайно та обґрунтовано додержуються ці влади при здійсненні міжнародних повітряних сполучень й які не перевищують за своїм рівнем вимог Конвенції.

4. Кожна Договірна Сторона матиме право відмовити у наданні дозволу на польоти, зазначеного у пункті 2 цієї Статті, або зажадати виконання певних умов, які вважатиме за потрібне висунути в тому випадку, коли призначене авіапідприємство користується правами, зазначеними у Статті 3 цієї Угоди, у будь-якому випадку, коли згадана Договірна Сторона не отримала задовільних доказів того, що переважне володіння та фактичний контроль над цим авіапідприємством(ами) належать Договірній Стороні, яка призначила це авіапідприємство, або її громадянам.

5. Авіапідприємство(а), яке призначене та отримало зазначений у цій Статті дозвіл, може розпочати експлуатацію договірних ліній за умови,

що тарифи, встановлені відповідно до положень Статті 10 цієї Угоди, введені в дію на цих лініях.

6. Кожна з Договірних Сторін в змозі відкликати раніш призначене авіапідприємство й призначити інше, письмово сповістивши про своє рішення іншу Договірну Сторону.

## СТАТТЯ 5

1. Кожна Договірна Сторона матиме право скасувати дозвіл на польоти або припинити користування вказаними у Статті 3 цієї Угоди правами, наданими призначеному авіапідприємству(ам) іншої Договірної Сторони, або зажадати виконання певних умов, які вона вважатиме за потрібне висунути при користуванні цими правами:

а) у будь-якому випадку, коли вона не переконана у тому, що переважне володіння та фактичний контроль над цим авіапідприємством(ами) належать Договірній Стороні, яка призначила це авіапідприємство, або її громадянам, або

б) у випадку, коли це авіапідприємство(а) не дотримується законів та правил Договірної Сторони, яка надає ці права, або

в) у випадку, коли авіапідприємство(а) якимось іншим чином не дотримується умов, передбачених цією Угодою.

2. Якщо негайне скасування дозволу, припинення або вимога виконання умов, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не є необхідним для запобігання подальшому порушенню законів та правил, тоді право, про яке йде мова у цьому пункті, буде використовуватися лише після консультації між авіаційними владами Договірних Сторін. Такі консультації повинні відбутися протягом 60 днів від дати одержання запиту.

## СТАТТЯ 6

1. Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо регулювання прибуття та відправлення з її території повітряних суден, які здійснюють міжнародні польоти, або експлуатації або навігації цих повітряних суден під час їх перебування у межах її території, застосовуватимуться до повітряних суден авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною.

2. Закони та правила однієї Договірної Сторони, які регулюють прибуття, перебування та відправлення з її території пасажирів, екіпажів, вантажу та пошти, й, зокрема, формальності щодо паспортних, митних, валютних та санітарних правил, застосовуватимуться до пасажирів, екіпажів, вантажу та пошти повітряних суден авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, під час їх перебування у межах вказаної території.

## СТАТТЯ 7

Збори та інші платежі, які стягуються за користування аеропортами, включаючи їх суперечки, технічні та інші засоби та послуги, а також будь-які платежі за користування аеронавігаційними засобами, засобами зв'язку та послугами, стягуються відповідно до ставок та тарифів, встановлених кожною Договірною Стороною на своїй території, за умови, що такі збори та платежі не повинні перевищувати аналогічних зборів, які стягуються з повітряних суден інших держав.

## СТАТТЯ 8

Пасажири, вантаж та пошта, які прямують прямим транзитом через територію однієї Договірної Сторони й не покидають відведеної для цієї мети зони аеропорту, підлягатимуть лише спрощеному контролю, якщо це не викликано заходами по забезпеченню авіаційної безпеки. Вантаж та пошта прямого транзиту звільнятимуться від мит та інших подібних податків.

## СТАТТЯ 9

1. Кожна Договірна Сторона надасть призначеним авіапідприємствам обох Договірних Сторін справедливі та рівні можливості експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах між їх відповідними територіями.

2. Під час здійснення міжнародних повітряних сполучень призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони повинно брати до уваги інтереси призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які здійснює останнє.

3. Місткість, яка надається на договірних лініях призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін, повинна відповідати передбаченому попиту на перевезення й при розумному коефіцієнті завантаження відповідала б існуючим потребам у перевезеннях між територіями договірних Сторін.

4. Перевезення, які здійснюються призначеним авіапідприємством згідно з цією Угодою, повинні відповідати загальному принципу, що ємність залежить від :

- а) потреб у перевезеннях між країнами відправлення та призначення;
- б) потреб у транзитних перевезеннях авіапідприємств,
- в) потреб у перевезеннях того району, через який проходить авіалінія.

## СТАТТЯ 10

1. Тарифи на будь-якій договірній лінії повинні встановлюватись на розумному рівні з урахуванням усіх відповідних факторів, включаючи вартість експлуатації, особливості перевезень, розміри комісійних, розумний прибуток та тарифи інших авіапідприємств.

2. Тарифи, зазначені у пункті 1 цієї Статті, повинні, по можливості, погоджуватись по кожному з встановлених маршрутів призначеними авіапідприємствами обох Договірних Сторін після консультації з іншими авіапідприємствами, які експлуатують цю лінію або її ділянку.

Таке погодження буде досягнуто шляхом використання відповідного механізму встановлення тарифів.

3. Тарифи, погоджені згідно з пунктом 2 цієї Статті, подаватимуться для затвердження авіаційним владам обох Договірних Сторін за 60 днів до пропонованої дати введення тарифів. В особливих випадках цей період може бути скорочений за погодженням зі згаданими владами.

4. Якщо авіаційні влади жодної з Договірних Сторін не заявили про незгоду з пропонованими тарифами протягом 30 днів після дати подання, ці тарифи вважаються затвердженими. У випадку скорочення періоду подання відповідно до пункту 3 цієї Статті авіаційні влади також можуть погодитись скоротити період подання повідомлення щодо незгоди.

5. Якщо тариф не може бути погоджений відповідно до пункту 2 цієї Статті або якщо протягом періоду, встановленого згідно з пунктом 4 цієї Статті, надіслане повідомлення щодо незгоди, авіаційні влади Договірних Сторін повинні спробувати встановити тариф за домовленістю між собою.

6. Тариф, встановлений згідно з положеннями цієї Статті, діятиме до того часу, доки не буде встановлений новий тариф. Але дія тарифу не може бути подовжена більш ніж на 12 місяців після дати закінчення строку його дії.

7. Якщо авіаційні влади не зможуть встановити тариф згідно з пунктом 3 цієї Статті, розбіжність буде врегульована відповідно до положень Статті 21 цієї Угоди.

## СТАТТЯ 11

1. Розклад руху по договірних лініях, включаючи частоти польотів, тип повітряного судна, компоновку й пропоновану кількість місць для продажу, повинен подаватися на розгляд авіаційним владам Договірних Сторін не пізніше ніж за 30 днів до очікуваної дати початку руху. У деяких випадках цей строк може бути скорочений за погодженням вищезгаданих влад.

2. Будь-які наступні зміни щодо затвердженого розкладу руху повинні подаватися для затвердження авіаційним владам іншої Договірної Сторони.

## СТАТТЯ 12

1. Повітряні судна призначених авіапідприємств однієї Договірної Сторони, які експлуатують договірні лінії, а також їх комплектне обладнання, запаси палива та мастильні масла, бортові запаси (включаючи продовольчі товари, напої та тютюнові вироби), що знаходяться на борту цих повітряних суден, звільнятимуться від усіх мит та зборів за огляд й подібних державних або місцевих податків при прибутті на територію іншої Договірної Сторони за умови, що це обладнання, матеріали та запаси залишаються на борту повітряного судна до моменту їх вивозу у зворотньому напрямку.

2. Таке звільнення за винятком зборів за надане обслуговування застосовуватиметься до:

а) бортових запасів, що прийняті на території однієї Договірної Сторони в межах лімітів, встановлених владами згаданої Договірної Сторони, та призначені для використання на борту повітряного судна, займаного на договірних лініях призначеним авіапідприємством іншої Договірної Сторони;

б) запасних частин, які ввезені на територію однієї Договірної Сторони для технічного обслуговування та ремонту повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, що експлуатує договірні лінії;

в) палива та мастильних масел, які призначені для використання повітряним судном призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони, що експлуатується на договірних лініях, навіть якщо ці запаси використовуватимуться на дільниці маршруту в межах території іншої Договірної Сторони, де вони були прийняті на борт.

3. До матеріалів та предметів, вказаних в пункті 2 цієї Статті, може бути висунута вимога зберігання їх під митним наглядом або контролем.

4. Комплектне бортове обладнання, матеріали, запаси та запасні частини, які знаходяться на борту повітряного судна, що експлуатується на договірних лініях призначеним авіапідприємством(ами) однієї Договірної Сторони, можуть бути розвантажені на території іншої Договірної Сторони тільки за згодою митних влад цієї Договірної Сторони. В такому випадку вони можуть бути розміщені під наглядом згаданих влад доти, поки вони не будуть вивезені назад та (або) не отримають іншого призначення згідно з митними правилами.

5. Матеріали, необхідні для експлуатації договірних ліній призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони, включаючи рекламну продукцію, авіаквитки та вантажні накладні, звільнятимуться на території іншої Договірної Сторони від усіх мит, зборів й податків.

6. Автотранспорт, електронне обладнання для бронювання й зв'язку та запасні частини до них, меблі й предмети для обладнання й діяльності представництв призначених авіапідприємств будь-якої Договірної Сторони, ввезені на територію іншої Договірної Сторони для своїх експлуатаційних

потреб, звільнятимуться від усіх мит та інших податків й зборів під час їх ввезення, вивезення й перебування на території цієї іншої Договірної Сторони.

### **СТАТТЯ 13**

1. Кожна Договірна Сторона надає призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право вільного переказу різниці перевищення прибутків, отриманих цим авіапідприємством від експлуатації договірних ліній, над видатками.

2. Такий переказ повинен здійснюватись згідно з положеннями угоди, що регулює фінансові відносини між Договірними Сторонами. В разі відсутності такої угоди або відповідних положень в цій угоді переказ повинен здійснюватись у вільно конвертованій валюті за офіційним курсом обміну, який діє на день переказу, згідно з правилами валютного обміну, застосовуваними Договірними Сторонами.

### **СТАТТЯ 14**

Прибутки, які отримані призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони від експлуатації договірних ліній, звільнятимуться цією Договірною Стороною від оподаткування, яке повинно або може бути застосовано згідно з правилами цієї Договірної Сторони.

### **СТАТТЯ 15**

1. Для забезпечення експлуатації договірних ліній призначеному авіапідприємству однієї Договірної Сторони надається право відкрити свої представництва на території іншої Договірної Сторони з необхідним адміністративним, комерційним та технічним персоналом.

2. Призначене авіапідприємство однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони матиме право самостійного продажу авіаперевезень за власними перевізними документами та призначення агентів по їх продажу відповідно до законів і правил цієї іншої Договірної Сторони.

3. Якщо комерційна діяльність авіапідприємств(а) однієї Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони, включаючи продаж перевезень, регулюватиметься спеціальною угодою між Договірними Сторонами, тоді застосовуватиметься ця угода.

## СТАТТЯ 16

1. Повітряні судна призначених авіапідприємств обох Договірних Сторін, які здійснюють міжнародні повітряні сполучення, повинні мати національні та реєстраційні знаки, свідоцтва про реєстрацію, посвідчення про придатність до польотів й інші документи, відповідно встановлені й видані авіаційними владами Договірних Сторін. Кожен член екіпажу повинен мати відповідні свідоцтва.

2. Посвідчення про придатність до польотів та посвідчення про кваліфікацію, а також свідоцтва, які видані або яким надана сила однією Договірною Стороною та не прострочені, повинні визнаватися дійсними іншою Договірною Стороною за умови, що вимоги, згідно з якими такі посвідчення або свідоцтва видані чи яким надана сила, відповідають або перевищують мінімальні стандарти, які встановлені відповідно до Конвенції.

3. Кожна Договірна Сторона залишає за собою право не визнавати дійсними при виконанні польотів над своєю власною територією посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані будь-якому з її громадян іншою Договірною Стороною.

## СТАТТЯ 17

1. У випадку вимушеної посадки або події з повітряним судном будь-якої Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони авіаційні влади Договірної Сторони, на території якої мала місце вимушена посадка або подія, повинні негайно сповістити про це авіаційні влади іншої Договірної Сторони, вжити необхідних заходів, щоб надати допомогу екіпажу й пасажирам, забезпечити безпеку повітряного судна й пошти, багажу й вантажу на борту та прийняти необхідні заходи для розслідування причин і обставин вимушеної посадки чи події.

2. Авіаційні влади Договірної Сторони, які здійснюють розслідування причин і обставин вимушеної посадки або події, інформуватимуть авіаційні

влади іншої Договірної Сторони щодо розслідування та авіаційним владам іншої Договірної Сторони буде надана можливість призначити спостерігачів, які будуть присутні під час розслідування. Авіаційні влади Договірної Сторони, яка здійснює розслідування, якнаймога швидше нададуть авіаційним владам іншої Договірної Сторони звіт про розслідування.

## СТАТТЯ 18

1. Згідно з нормами міжнародного права Договірні Сторони підтверджують, що прийняте ними взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання є невід'ємною частиною цієї Угоди. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав та обов'язків згідно з міжнародним правом, Договірні Сторони діють відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року, Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, підписаного в Монреалі 24 лютого 1988 року, положеннями діючих двосторонніх угод між Договірними Сторонами, а також угод, що будуть укладені між ними в майбутньому.

2. Договірні Сторони подаватимуть за вимогою всю необхідну допомогу одна одній для запобігання незаконному захопленню повітряного судна та іншим протиправним діям, спрямованим проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів та екіпажів, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації.

3. Договірні Сторони діють відповідно до положень з авіаційної безпеки та технічними вимогами, встановленими Міжнародною організацією цивільної авіації та передбаченими у Додатках до Конвенції, в тому ступені, в якому такі положення та вимоги застосовані до Договірних Сторін; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих ними, та експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються чи мають основне місце діяльності на їх території, та експлуатанти міжнародних аеропортів на

їх території діяли згідно з такими положеннями та вимогами з авіаційної безпеки.

4. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що інша Договірна Сторона може вимагати від таких експлуатантів повітряних суден додержання зазначених у пункті 3 положень та вимог з авіаційної безпеки, котрі передбачені іншою Договірною Стороною щодо прибуття, відправлення або перебування в межах її території. Кожна Договірна Сторона забезпечить застосування необхідних заходів в межах її території для захисту повітряних суден та перевірки пасажирів, екіпажу, поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед та під час посадки чи завантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розглядатиме будь-який запит іншої Договірної Сторони щодо прийняття спеціальних заходів безпеки у відповідь на конкретну загрозу.

5. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони подаватимуть допомогу одна одній шляхом полегшення зв'язку та прийняття відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій чи загрози дій.

6. Якщо будь-яка Договірна Сторона має достатню підставу вважати, що інша Договірна Сторона не дотримується положень з авіаційної безпеки, зазначених цією Статтею, авіаційні влади цієї Договірної Сторони можуть запросити проведення негайних консультацій з авіаційними владами іншої Договірної Сторони. У разі недосягнення згоди протягом 15 днів з дати звернення з проханням щодо проведення консультацій або виникнення безпосередньої загрози безпеці цивільної авіації, зв'яляється підстава для застосування пункту 4 Статті 4 цієї Угоди.

## СТАТТЯ 19

Для полегшення тісного співробітництва з усіх питань щодо виконання цієї Угоди авіаційні влади Договірних Сторін час від часу проводитимуть консультації.

## СТАТТЯ 20

Авіаційні влади однієї Договірної Сторони за запитом авіаційних влад іншої Договірної Сторони надаватимуть періодично статистичну інформацію, яку може обґрунтовано зажадати з метою визначення обсягів перевезень, здійснюваних призначеним авіапідприємством першої Договірної Сторони на договірних лініях.

## СТАТТЯ 21

1. Будь-яка суперечка стосовно тлумачення чи застосування цієї Угоди або Додатку до неї вирішуватиметься шляхом переговорів між авіаційними владами обох Договірних Сторін. Якщо згадані влади не дійдуть згоди, суперечка вирішуватиметься по дипломатичних каналах.

2. Якщо Договірні Сторони не згадані на переговорах згоди, суперечка може бути переданий на розгляд до арбітражного суду. Для чого кожна з Договірних Сторін призначає зі свого боку по арбітру. Призначені арбітри призначають третього арбітра, який буде виконувати обов'язки Голови арбітражу. Сторони призначають свого арбітра протягом 60 днів з моменту одержання по дипломатичних каналах повідомлення з пропозицією вирішення суперечки за допомогою арбітражу. Голова арбітражу призначається протягом наступних 60 днів. Якщо жодна з Договірних Сторін не призначає свого арбітра або третій член арбітражу не призначений у відповідні строки, Договірні Сторони можуть запросити Голову Ради Міжнародної організації цивільної авіації призначити арбітра і (або) Голову Арбітражу.

3. Договірні Сторони зобов'язуються виконувати рішення, прийняті згідно з пунктом 2 цієї Статті.

4. Якщо одна з Договірних Сторін не виконує рішення Арбітражу, інша Договірна Сторона має право скасувати права й привілеї, надані цією Угодою іншій Договірній Стороні.

5. Кожна Договірна Сторона приймає на себе видатки по сплаті свого призначеного арбітра. Гонорар та видатки Голови Арбітражу, так як і видатки на покриття арбітражних витрат, сплачуються нарівно між Договірними Сторонами.

## **СТАТТЯ 22**

Якщо одна з Договірних Сторін запропонує змінити умови цієї Угоди або Додатку до неї, між авіаційними владами обох Договірних Сторін будуть проведені консультації щодо внесення пропонованої зміни. Консультації розпочнуться протягом 60 днів від дати запиту, якщо тільки авіаційні влади Договірних Сторін не домовляться про продовження цього строку. Зміни Угоди набудуть чинності після їх підтвердження шляхом обміну нотами по дипломатичних каналах. Зміни можуть бути внесені у Додаток за погодженням між авіаційними владами Договірних Сторін.

## **СТАТТЯ 23**

Ця Угода та будь-які поправки до неї повинні бути зареєстровані в Міжнародній організації цивільної авіації.

## **СТАТТЯ 24**

1. Ця Угода діє протягом десяти (10) років.

Якщо будь-яка Договірна Сторона не менш ніж за шість (6) місяців до закінчення вказаного десятирічного строку не повідомить іншу Договірну Сторону про свій намір припинити дію цієї Угоди, вона вважається дійсною протягом необмеженого строку.

2. Кожна Договірна Сторона може в будь-який час повідомити по дипломатичних каналах іншу Договірну Сторону про своє рішення припинити чинність цієї Угоди. Таке повідомлення водночас повинно бути надіслане до Міжнародної організації цивільної авіації. В такому випадку ця Угода втратить чинність через дванадцять (12) місяців від дати одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано за згодою до закінчення цього строку. Якщо відсутнє підтвердження, що інша Договірна Сторона одержала повідомлення, воно вважатиметься одержаним через чотирнадцять (14) днів після одержання повідомлення Міжнародною організацією цивільної авіації.

## СТАТТЯ 25

Ця Угода набирає чинності від дати обміну дипломатичними нотами про виконання їх відповідних конституційних формальностей, які зв'язані з завершенням й набуттям чинності міжнародних угод.

Вчинено в \_\_\_\_\_ "\_\_\_\_" \_ 1993 року, у двох примірниках, кожний литовською, українською та російською мовами, при цьому всі тексти мають однакову силу. У разі розбіжностей щодо інтерпретації цієї Угоди текст російською мовою вважається основним.

ЗА УРЯД  
ЛИТОВСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ



ЗА УРЯД  
УКРАЇНИ



## ДОДАТОК

1. Авіапідприємство, призначене Урядом України, має право на регулярну експлуатацію договірних авіаліній за такими маршрутами:

Пункти відправлення	Проміжні пункти	Пункти призначення	Пункти за межами України
------------------------	--------------------	-----------------------	-----------------------------

---

Київ

Вільнюс

2. Авіапідприємство, призначене Урядом Литовської Республіки, має право на регулярну експлуатацію договірних авіаліній за такими маршрутами:

Пункти відправлення	Проміжні пункти	Пункти призначення	Пункти за межами України
------------------------	--------------------	-----------------------	-----------------------------

---

Вільнюс

Київ

3. Конкретні пункти на територіях Договірних Сторін, крім Києва і Вільнюса, будуть встановлені за згодою між авіаційними владами Договірних Сторін.

4. Проміжні пункти та пункти за межами України та Литви будуть узгоджені між авіаційними владами Договірних Сторін.




**MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS  
OF THE REPUBLIC OF LITHUANIA**

**CERTIFICATION**

I, THE UNDERSIGNED Andrius Namavičius, hereby certify that the attached is a true and complete copy of the **Air Services Agreement between the Government of the Republic of Lithuania and the Government of Ukraine**, signed at Vilnius on 7 July 1993. The Agreement entered into force on 3 December 1993.

DONE at Vilnius on 7 September 2004.



  
**ANDRIUS NAMAVIČIUS**  
Director  
Law and International  
Treaties Department