

No. 33493

**ESTONIA
and
NORWAY**

Air Services Agreement (with annex, memorandum of understanding and exchange of notes). Signed at Tallinn on 12 May 1993

Authentic text: English.

Registered by Estonia on 8 January 1997.

**ESTONIE
et
NORVÈGE**

Accord relatif aux services aériens (avec annexe, mémorandum d'accord et échange de notes). Signé à Tallinn le 12 mai 1993

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Estonie le 8 janvier 1997.

**AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF NORWAY**

The Government of the Kingdom of Norway and the Government of the Republic of Estonia

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,² and

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

Have agreed as follows:

**Article 1
Definitions**

For the purpose of this Agreement:

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

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Norway, Ministry of Transport and in case of the Republic of Estonia, Ministry of Transport and Communications, or in both cases any person or authority empowered to perform the functions presently exercised by the above mentioned authorities;

¹ Came into force provisionally on 12 May 1993 by signature, and definitively on 29 November 1993 by notification, in accordance with article 22.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

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

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

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

(f) "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided;

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

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

Article 2 Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by the other Contracting Party:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 - (b) to make stops in the said territory for nontraffic purposes,
 - (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic in passengers, cargo, and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the

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

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

Article 3 **Designation of Airlines**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines so designated the appropriate operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
4. a) The Government of the Kingdom of Norway shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Estonia and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Estonia.

b) The Government of the Republic of Estonia shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Norway and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Norway.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 4

Revocation, Suspension, and Imposition of Conditions

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:
 - (a) (i) in the case of the Government of the Kingdom of Norway in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Estonia and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Estonia.
 - (ii) in the case of the Government of the Republic of Estonia in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is incorporated and has its principal place of business in Norway.
 - (b) in the case of failure by such airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - (c) in the case the airline otherwise fails to operate accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5

User Charges

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

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

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under its control.
3. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organizations, Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made, Each Contracting Part shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 6 Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inception fees, and other duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. There shall also be relieved from the duties, fees, and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - (a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an intrnational air service of a designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts, including engines introduced into the territory of a Contracting party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and
 - (c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs(1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs(1) and (2) of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

Article 7

Storage of Airborne Equipment and Supplies

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

Article 8

Entry Clearance Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo, and mail, upon transit of, admission to, departure from, and while within the territory of such a Contracting Party.
2. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 9

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into

account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.

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

Article 10 **Tariffs**

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.
2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties. The designated airlines may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before filling such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from filling, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariffs, or because no other designated airline is operating on same route.
3. Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1 (g). It shall be filed not less than 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
4. Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one

Contracting Party have given to the aeronautical authorities of the other Contracting Party a written notice of disapproval of the proposed tariff. The notice of disapproval shall be treated as having been given on the date on which it is received by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

5. If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.
6. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry dates, as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

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

7. If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraph (5) and (6) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement.
8. Without prejudice to the application of the provisions of the Air Services Agreement the designated airlines shall be allowed to match (i.e. in price level, conditions, and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties on a specified route between the Republic of Estonia and the Kingdom of Norway, provided that the matching fare is to be applied on the same specified route or on an alternative routing which does not exceed the distance along the said specified route by more than 20 per cent.

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

Article 11 **Financial Provisions**

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall on demand—subject to the right of the other Contracting Party to exercise equitable and in good faith and on a non discriminatory basis, the powers conferred by its laws have the right to convert and remit from the other Contracting Party local revenues in excess of sums locally disbursed.
2. The conversion and remittance of such revenues shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, and shall not be subjects to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
3. Whenever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

Article 12 **Exchange of Statistics**

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

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

Article 13 **Airline representation**

1. Each Contracting Party grants to the designated airline or airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and representatives, including administrative, commercial, and technical personnel, as may be necessary for the requirements of the designated airline or airlines concerned.

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

Article 14

Approval of Flight Schedules

The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, and the types of aircraft to be used.

The aeronautical authorities of the other Contracting Party shall inform the airline or airlines in writing of their affirmative or negative decision on this matter within thirty (30) days.

Article 15

Aviation Security

1. Each Contracting party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of "the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September, 1963",¹ "the Convention for Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971",² and "Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988".³
2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

³ *Ibid.*, vol. 1589, p. 474.

passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its register or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16 **Consultations**

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and of its Annexes.
2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 18

Conformity with Multilateral Conventions

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

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

Article 19

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty(60) days. If either of the

Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be national of a third State, shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph (2) of this Article.
5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

Article 20 **Termination**

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

Article 21 **Registrations**

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

Article 22
Entry into Force

This Agreement will enter provisionally into force from the date of signature and definitively from the date when the Contracting Parties will have notified each other by exchange of notes that the requirements of the Contracting Parties for the entering into force of this Agreement have been complied with.

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

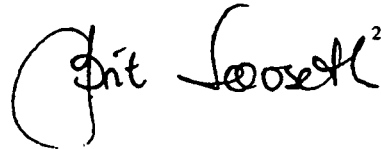
Done, in duplicate, at *Tallinn* this *12 May 1993*

in the English language.

For the Government
of the Republic of Estonia:



For the Government
of the Kingdom of Norway:



¹ Andi Meister.
² Brit Lovseth.

ANNEX

to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Estonia and the Government of the Kingdom of Norway.

1. Points to be operated by the designated airline or airlines of the Government of the Kingdom of Norway:

Points in Norway to Tallinn.

2. Points to be operated by the designated airline or airlines of the Government of the Republic of Estonia:

Points in the Republic of Estonia to Oslo.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE REPUBLIC OF
ESTONIA AND THE KINGDOM OF DENMARK, THE KINGDOM OF
NORWAY AND THE KINGDOM OF SWEDEN

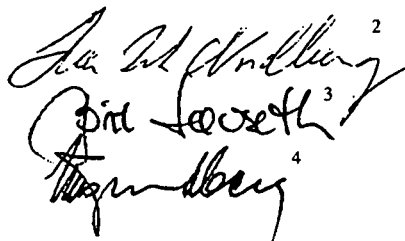
In implementing the Air Services Agreements between the Governments of Denmark, Norway, Sweden and the Government of the Republic of Estonia, the Contracting Parties of the countries concerned have agreed to the following arrangements:

1. Notwithstanding the provisions of Article 3 of the Air Services Agreements not more than one airline of each Contracting Party will be designated to operate between any pair of points.
2. Notwithstanding the provisions of Article 3 of the Air Services Agreements and until the Contracting Parties may agree to do otherwise, each Contracting Party is obliged to exclusively designate airlines, where substantial ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating this airline or in its nationals, or both.

For the Government
of the Republic of Estonia:



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



¹ Andi Meister.
² Sven Nordberg.
³ Brit Lovseth.
⁴ Lars Grundberg.

EXCHANGE OF NOTES

I

Your Excellency,

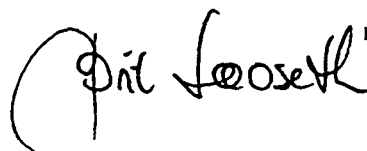
With reference to the Air Services Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Norway and the Government of the Republic of Estonia, I have the honour to notify, that, in accordance with Article 3 of the Agreement the Norwegian Government designates Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) to operate the route specified in the Annex attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding:

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4 of the Agreement, Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) co-operating with AB Aerotransport (ABA) and Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) under the style of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate services under the Agreement with aircraft, crews, and equipment of either or both of the other two airlines. While services are operated under the style of SAS, services may not be operated by DNL as an individual company.

2. In so far as Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) employs aircraft, crews, and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement will apply to such aircraft, crews, and equipment, as though they were the aircraft, crews, and equipment of Det Norske Luftfartselskap (DNL), and the competent Norwegian authorities and Det Norske Luftfartselskap (A/S DNL) will accept full responsibility under the Agreement therefore.

If the Government of the Republic of Estonia accepts these arrangements, I have the honour to suggest that this letter and your Excellency's reply in the same sense should be regarded as placing on record the understanding of our two Governments on this matter.

A handwritten signature in black ink, reading "Brit Lovseth". The signature is written in a cursive style with a large initial "B" and a distinct "L".

¹ Brit Lovseth.

II

Your Excellency,

With reference to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Estonia and the Government of the Kingdom of Norway, signed at *Tallinn*..... today ("the Agreement"), I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of the Republic of Estonia designates *SSC Estonian Air*..... to operate the route specified in the Annex attached to the Agreement.

On behalf of my Government I have the honour to simultaneously acknowledge to notification given by the Government of the Kingdom of Norway in a Note of today's date of your Government's corresponding designation of Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL).

I have furthermore the honour to advise you that the Government of the Republic of Estonia is prepared to accept the understanding set forth in Your Note concerning the designation of Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL).

I would further advise you that the Government of the Republic of Estonia acknowledges the Danish and Swedish participation in the Scandinavian Airlines System (SAS) as equivalent to Norwegian participation for the purpose of meeting the requirements of effective control and incorporation and principal place of business under Article 3 of the Agreement.

Please accept, Your Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.



¹ Andi Meister.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NOR-
VÈGE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume de Norvège et le Gouvernement de la République d'Estonie,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et

Désireux de conclure un Accord conforme à ladite Convention en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord,

a) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux Annexes ou à la Convention, conformément aux Articles 90 et 94 de celle-ci, qui ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume de Norvège, du Ministère des transports et en ce qui concerne la République d'Estonie, du Ministère des transports et des communications, ou dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

c) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) Les expressions « territoire », « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme « Accord » s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement y relatif;

f) Le terme « Annexe » s'entend de l'Annexe au présent Accord ou telle qu'elle peut être modifiée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'arti-

¹ Entré en vigueur à titre provisoire le 12 mai 1993 par la signature, et à titre définitif le 29 novembre 1993 par notification, conformément à l'article 22.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

cle 18 du présent Accord. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'Annexe;

g) Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises et des conditions d'application de ce prix, y compris les prix et les conditions pour d'autres services effectués par le transporteur dans le cas du transport aérien et y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier;

h) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances fixées par les autorités à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses passagers et sa cargaison, des installations d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne.

Article 2

DROITS DE CIRCULATION

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

- a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et
- c) Y faire escale aux points indiqués dans l'Annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 1 du présent article.

Article 3

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à la ou aux entreprise(s) de transport aérien désignée(s).

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en

mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. a) Le Gouvernement du Royaume de Norvège a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré en Estonie et que ladite entreprise de transport aérien est une société qui a son siège en Estonie;

b) Le Gouvernement de la République d'Estonie a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'il n'est pas certain qu'un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien est assuré en Norvège et que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège en Norvège.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris celles concernant les tarifs.

Article 4

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS ET CONDITIONS Y RELATIVES

1. Chaque Partie contractante a le droit de retenir ou de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits énumérés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice des droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) i) En ce qui concerne le Gouvernement du Royaume de Norvège, dans tous les cas où ce dernier n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien est assuré en Estonie, que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège en Estonie;

ii) En ce qui concerne le Gouvernement de la République d'Estonie, dans tous les cas où ce dernier n'a pas la certitude qu'un contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien est assuré en Norvège, que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège en Norvège;

b) Si cette entreprise de transport aérien n'observe pas les lois et les règlements de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf nécessité urgente de prendre une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois ou règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation avec l'autre

Partie contractante. Dans ce cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite de consultation.

Article 5

REDEVANCES D'USAGE

1. Une Partie contractante n'impose pas aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qu'elle impose à ses propres entreprises de transport aérien fonctionnant entre les territoires des Parties contractantes.

Toute redevance imposée sur le trafic aérien international réalisé par les entreprises de transport aérien autorisées d'une des Parties contractantes est de façon raisonnable liée au coût du service rendu à l'entreprise de transport aérien concernée et perçue conformément aux directives pertinentes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

2. En ce qui concerne les services convenus, les mêmes conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes des aéroports ainsi que de toutes les autres installations qui relèvent de son autorité.

3. Chaque Partie contractante encourage des consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces compagnies. Un délai raisonnable accompagnera la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements soient effectifs. Par ailleurs, chaque Partie contractante autorise ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les renseignements appropriés sur ces redevances.

Article 6

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord, sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient exportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou prises à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien

international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état des aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise (ou lesdites entreprises) de transport aérien bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 7

STOCKAGE DE L'ÉQUIPEMENT DE BORD ET DES PROVISIONS

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance des autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

Article 8

FORMALITÉS D'ADMISSION

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien de l'une ou l'autre des Parties contractantes, pour elle-même et pour ses équipages, ses passagers, ses marchandises et le courrier, respecte les lois et réglementations de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le passage en douane, le transit, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

2. Les passagers qui traversent le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle de l'im-

migration très simplifiées. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

Article 9

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit, en exploitant les services convenus sur les routes indiquées, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens que cette dernière (ou ces dernières) assure.

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et du fret, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Article 10

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes. Ces entreprises peuvent consulter d'autres entreprises de transport aérien exploitant la totalité ou une partie de la même route, avant de fixer ces tarifs. Toutefois, une entreprise de transport aérien désignée ne peut être empêchée de fixer ses tarifs pas plus que les autorités aéronautiques des Parties contractantes d'approuver lesdits tarifs si ladite entreprise de transport aérien n'a pu obtenir l'accord des autres entreprises de transport aérien désignées sur ces tarifs ou si aucune autre entreprise de transport aérien désignée n'exploite la même route.

3. Tout tarif proposé par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour le transport vers une région de l'autre Partie contractante ou en provenance de ladite région est déposé auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée qui demande l'approbation des tarifs sous une forme permettant aux autorités aéronautiques de demander séparément les précisions mentionnées à l'alinéa g de l'article premier. Ledit tarif est déposé 30 jours au moins (ou une période plus courte sur laquelle peuvent se mettre d'accord les autorités aéronautiques des Parties contractantes), avant son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé

auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités.

4. Tout tarif proposé peut être agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à n'importe quel moment et, à condition qu'il ait été proposé conformément au paragraphe 3 du présent article, il est réputé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que dans les 30 jours (ou une période plus courte qui peut être décidée par les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date de réception, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aient donné aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et par écrit un avis exprimant leur désapprobation du tarif proposé. Cette notification de désapprobation est considérée comme ayant été donnée à la date à laquelle elle est reçue par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification de désapprobation est donnée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent conjointement déterminer le tarif. A cette fin, une Partie contractante peut, dans les 30 jours suivant l'envoi de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, lesquelles négociations ont lieu dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit cette demande écrite.

6. En approuvant les tarifs, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent accompagner leur approbation de dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il soit retiré par la ou les entreprises de transport aérien concernées avec l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ou à moins qu'un tarif de remplacement ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

Lorsqu'un tarif a été approuvé sans date d'expiration ou sans qu'un nouveau tarif ait été déposé et approuvé, ledit tarif reste en vigueur jusqu'au moment où les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante notifient la fin de leur approbation. Une telle notification doit être donnée 90 jours au moins avant la date d'expiration prévue du tarif. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent, dans les 30 jours suivant la réception de ladite notification, demander des consultations afin de déterminer conjointement un tarif de remplacement. Ces consultations doivent avoir lieu dans les 30 jours suivant la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit ladite demande écrite.

7. Si un tarif n'a pas reçu l'approbation des autorités aéronautiques d'une Partie contractante et si les autorités des Parties contractantes n'ont pu conjointement déterminer un tarif conformément aux paragraphes 5 et 6 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

8. Sans préjuger de l'application des dispositions de l'Accord relatif aux services aériens, les entreprises de transport aérien désignées sont autorisées à s'aligner (c'est-à-dire niveau des prix, conditions et dates d'expiration) sur tout tarif dûment approuvé et pratiqué par une entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes sur une route indiquée entre la République d'Estonie et le Royaume de Norvège, à condition qu'un montant adéquat soit appliqué sur la même route indiquée ou sur une autre route qui ne dépasse pas la distance le long de ladite route spécifiée de plus de 20 pour cent.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de garantir que A) les tarifs imposés et collectés sont conformes aux tarifs acceptés par les deux autorités aéronautiques et B) qu'aucune entreprise de transport aérien n'accorde un rabais sur une portion de ces tarifs directement ou indirectement.

Article 11

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante peut, sous réserve du droit de l'autre Partie contractante, à exercer équitablement et honnêtement et sur une base non discriminatoire, les pouvoirs conférés par sa législation — convertir et transférer dans son pays l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont entrepris sur la base des taux de change officiels pour les paiements courants, ou en l'absence de ces taux officiels, au taux de change du marché prévalant pour les paiements courants et ne sont soumis à aucune charge excepté celles normalement perçues par les banques qui effectuent ces conversions et ces transferts.

3. Dans tous les cas où le système de paiement entre les deux Parties contractantes est régi par un accord spécial, ce dernier s'applique.

Article 12

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante.

Ces relevés contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien sur les services convenus.

Article 13

REPRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique, nécessaires pour les besoins de l'entreprise de transport aérien désignée ou des entreprises de transport aérien concernées.

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chacune des Parties contractantes a le droit de vendre, dans la région de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents, des prestations de transport aérien. Les Parties contractantes ne restreignent pas le droit des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante de vendre et celui de n'importe quelle personne d'acheter ces prestations en monnaie locale.

Article 14

APPROBATION DES HORAIRES

L'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) par une Partie contractante soumet pour approbation ses horaires de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours au moins avant leur entrée en vigueur. Le programme contient en particulier les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante informent la ou les entreprises de transport aérien par écrit de leur décision positive ou négative sur la question dans les trente (30) jours.

Article 15

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a vis-à-vis de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites forme partie intégrante du présent Accord. En particulier, chaque Partie contractante s'acquitte des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971², ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, fait à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988³.

2. Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être requis d'observer les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article, exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant le séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

³ *Ibid.*, vol. 1589, p. 479.

des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages et les marchandises, y compris les bagages de soute, et les produits à bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le débarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ses aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 16

CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord et de ses Annexes.

2. Chaque Partie contractante peut demander qu'aient lieu des consultations, pouvant se faire directement ou par correspondance, qui commencent dans les soixante (60) jours suivant la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes en conviennent autrement.

Article 17

AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation qui pourra se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions, soit par correspondance, débute dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur une fois approuvée conformément aux formalités constitutionnelles des deux Parties contractantes et confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications peuvent être apportées aux Annexes au présent Accord par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article 18

CONFORMITÉ AVEC DES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si une Convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de cet accord l'emportent.

Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 16 du présent Accord, afin de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de la Convention multilatérale.

Article 19

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme, ou bien le différend est, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un Etat tiers, fait fonction de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage sera organisé. Si le Président considère qu'il est un ressortissant d'un Etat qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour cette raison fixe le rendez-vous.

3. Les dépenses du tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise au titre du paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps que dure cette situation, l'autre Partie contractante peut limiter, retenir ou révoquer tout droit ou privilège qu'elle a accordé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) en défaut.

Article 20

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expi-

ration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et ses Annexes ainsi que toute modification ultérieure sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre provisoirement en vigueur à partir de la date de la signature et définitivement à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se notifient par un échange de lettres que les formalités requises par chaque Partie contractante pour l'entrée en vigueur du présent Accord sont accomplies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire en langue anglaise à Tallinn, le 12 mai 1993.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :
ANDI MEISTER

Pour le Gouvernement
du Royaume de Norvège :
BRIT LOVSETH

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVÈGE

1. Points à exploiter par la ou les entreprises(s) de transport aérien désignée(s) du Gouvernement du Royaume de Norvège

Points en Norvège à Tallinn

2. Points à exploiter par la ou les entreprises(s) de transport aérien désignée(s) du Gouvernement de la République d'Estonie :

Points en République d'Estonie à Oslo.

**MÉMORANDUM D'ACCORD ENTRE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET
LE ROYAUME DU DANEMARK, LE ROYAUME DE NORVÈGE ET LE
ROYAUME DE SUÈDE**

Pour la mise en œuvre de l'Accord relatif aux services aériens entre les Gouvernements du Danemark, de la Norvège et de la Suède et le Gouvernement de la République d'Estonie, les Parties contractantes des pays concernés sont convenues des dispositions suivantes :

1. Nonobstant les dispositions de l'article 3 des Accords relatifs aux services aériens, une entreprise de transport aérien au plus de chacune des Parties contractantes sera désignée pour travailler entre deux points quelconques.

2. Nonobstant les dispositions de l'article 3 des Accords relatifs aux services aériens, et jusqu'au moment où les Parties contractantes pourraient convenir d'agir différemment, chaque Partie contractante est tenue de désigner exclusivement les entreprises de transport aérien dans lesquelles un pourcentage important de la propriété et du contrôle réel relève de la Partie contractante désignant l'entreprise de transport aérien ou de ses nationaux ou des deux.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :

ANDI MEISTER

Pour le Gouvernement
des Royaumes du Danemark,
de Norvège et de Suède :

SVEN NORDBERG

BRIT LOVSETH

LARS GRUNDBERG

ÉCHANGE DE NOTES

I

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens signé aujourd'hui entre le Gouvernement du Royaume de Norvège et le Gouvernement de la République d'Estonie, j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'article 3 de l'Accord, le Gouvernement norvégien désigne Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) comme entreprise de transport aérien chargée d'exploiter la route spécifiée dans l'Annexe audit Accord.

A cet égard, je tiens, au nom de mon Gouvernement, à confirmer l'arrangement suivant :

1. Nonobstant les dispositions des articles 3 et 4 de l'Accord, Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) qui opère en association avec les compagnies AB Aero-transport (ABA) et Det Danske Luftfartselskab (A/S) (DDL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), peut utiliser, pour exploiter les services convenus en vertu de l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des deux autres entreprises de transport aérien, ou aux deux. Lorsque des services sont assurés sous l'emblème SAS, ils ne peuvent l'être par DNL en tant que compagnie distincte.

2. Dans la mesure où la compagnie Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) utilise des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant aux autres entreprises de transport aérien qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions du présent Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenait à la compagnie Det Norske Luftfartselskap (DNL) et les autorités norvégiennes compétentes ainsi que la Det Norske Luftfartselskap (A/S DNL) en assumeront alors l'entière responsabilité aux fins du présent Accord.

Si les présents arrangements ont l'agrément de la République d'Estonie, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse affirmative soient considérées comme consignant l'Accord de nos deux Gouvernements en la matière.

BRIT LOVSETH

II

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement du Royaume de Norvège, signé ce jour à Tallinn (« l'Accord »), j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'article 3 de l'Accord, le Gouvernement de la République d'Estonie désigne SSC Estonian Air comme entreprise de transport aérien chargée d'exploiter la route spécifiée dans l'Annexe attachée audit Accord.

Au nom de mon Gouvernement, je suis par ailleurs heureux d'accuser réception de la notification donnée par le Gouvernement du Royaume de Norvège dans une note en date de ce jour de la désignation correspondante de la compagnie Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL).

J'ai en outre l'honneur de vous informer que le Gouvernement de la République d'Estonie est prêt à accepter les arrangements proposés dans votre note concernant la désignation de Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL).

Par ailleurs, je me permets de vous signaler que le Gouvernement de la République d'Estonie prend en compte la participation danoise et suédoise dans le Scandinavian Airlines System (SAS) en tant qu'équivalent de la participation norvégienne pour remplir les conditions requises en ce qui concerne le contrôle réel, l'enregistrement et le siège principal de l'entreprise de transport aérien aux termes de l'article 3 dudit Accord.

Veillez agréer, etc.

ANDI MEISTER
