

No. 33989

**ESTONIA
and
LATVIA**

**Air Services Agreement (with annex). Signed at Riga on
20 January 1995**

Authentic text: English.

Registered by Estonia on 18 August 1997.

**ESTONIE
et
LETTONIE**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Riga le 20 janvier 1995**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Estonie le 18 août 1997.

**AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF LATVIA**

CONTENTS:

PREAMBLE

- Article 1 **Definitions**
- Article 2 **Traffic Rights**
- Article 3 **Designation of Airlines**
- Article 4 **Revocation, Suspension and
Imposition of Conditions**
- Article 5 **User Charges**
- Article 6 **Customs Duties**
- Article 7 **Application of Laws and Regulations**
- Article 8 **Capacity Provisions**
- Article 9 **Tariffs**
- Article 10 **Commerce and Financial Provisions**
- Article 11 **Approval of Flight Schedules**
- Article 12 **Exchange of Statistics**
- Article 13 **Safety**
- Article 14 **Aviation Security**
- Article 15 **Consultations**
- Article 16 **Amendments**
- Article 17 **Settlement of Disputes**
- Article 18 **Termination**
- Article 19 **Conformity with Multilateral
Conventions**
- Article 20 **Registrations**
- Article 21 **Duration, Entry into force**

¹ Came into force on 1 February 1996 by notification, in accordance with article 21.

The Government of the Republic of Estonia and the Government of the Republic of Latvia hereinafter called "the Contracting Parties" desiring to conclude an Agreement, in conformity with the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,¹ for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories and regulation of civil aviation activities have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purpose of this Agreement and its Route Schedule unless the context otherwise requires:

(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 Republic of Estonia the Ministry of Transport and Communications;
- in the case of the Republic of Latvia the Ministry of Transport ;
- or in both cases any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities;

(c) the term "*designated airline*" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed routes corresponding to the Route Schedule to this Agreement;

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

¹ 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.

(e) the term "*tariff*" means:

- (i) the fare charged or to be charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services;
- (ii) the charges and conditions for services ancillary to such carriage, which are offered by airlines;
- (iii) the amount charged or to be charged by an airline for the carriage of cargo (mail excluded) on scheduled air services;
- (iv) the commission to be paid by an airline to an agent on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage or completing air waybills on scheduled air services;
- (v) the conditions governing the availability or applicability of such tariff and any significant benefits attached to it.

(f) 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.

(g) the term "*capacity*" means:

- in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- in relation to an agreed service - multiplied by the frequency operated by that aircraft over a given period and route or section of a route.

(h) the terms "*agreed service*" and "*specified route*" means international air service pursuant to Article 2 of this agreement and the route specified in the Route Schedule.

The headlines of each Article of this Agreement have only reference and auxiliary character and by no means limit or describe the purpose or the intention of the present Agreement.

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 designated by the other Contracting Party:

- (a) to fly without landing across their territory;

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

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

2. 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 on scheduled flights.

3. Nothing in 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.

Article 3 Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designations.

3. On receipt of such a written designation the other Contracting Party shall, subject to paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorizations.

4. 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.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 3 of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, in the exercise by a designated airline of

the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating this airline or in its nationals, or both.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including tariff established according to Article 9 of this Agreement, and in force in respect of that service.

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, in the exercise of these rights:

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

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

(c) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that designated airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or both.

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, when the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5

User Charges

1. The charges levied in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of

the other Contracting Party shall not be higher than those levied on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

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

Article 6 Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all custom duties, inspection 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 exempt 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 (including food, beverages and tobacco), introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

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

(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 paragraph 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. There shall also be exempt from all customs duties and taxes on mutual basis on advertising and information materials and transport documents which are to be used by the designated airline with the exception of charges based on the cost of the service provided.

5. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the 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.

6. Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 7

Application of Laws and Regulations

1. While entering, within or leaving the territory of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.

2. 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.

3. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control,

except in respect of security measures against violence and air piracy, unless they leave the territory of the airport, designated for this purpose.

Article 8 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 Route Schedule to this Agreement.
2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Route Schedule to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.
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 cargo, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.
4. The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 9 Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, standards of service, the conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with above principle. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified

routes. However, such agreement shall not be mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of its introduction. The aeronautical authorities of both Contracting Parties may shorten this period by mutual agreement.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served to the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. However, in case of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either to be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months from the date on which it would otherwise have expired.

Article 10

Commercial and Financial Provisions

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.

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, provided reciprocity is applied.

3. The above mentioned activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

4. Accounts and payments between the designated airlines of Contracting Parties shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement being in force between both countries. In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in conformity with currency regulations being in force in their territories.

5. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess, in the territory of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and ancillary or supplemental services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

6. The conversion and remittance of such revenues shall be conducted at the rate of exchange applicable to current transaction which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 11 Approval of Flight Schedules

1. The airline or airlines of each Contracting Party shall submit its or their traffic programmes (for summer and winter seasons) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, and the types of aircraft to be used. 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 twenty(20) days.

2. Each alteration made at later date shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
3. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline of one Contracting Party for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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. Such information shall include, as far as possible, details of the origins and destinations of the traffic carried.

Article 13 Safety

1. Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and security requirements for operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the

minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 14 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.
2. 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 the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December, 1970,² the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971,³ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988.⁴
3. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

4. 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. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area or operators of airports in its territory, act in conformity with such aviation security provisions.

5. 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.

6. 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 15 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 satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and of its Route Schedule.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of forty-five (45) days of the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 16 Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of 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 procedures necessary under national laws of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Modifications to the Route Schedule to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force after exchange of appropriate letters.

Article 17 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 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 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. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator, the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the tribunal shall be equally shared by the Contracting Parties.

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

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

Article 18 Termination

1. 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.

2. 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 19

Conformity with Multilateral Conventions

1. If a general Multilateral Air Convention concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, comes into force, the relevant provisions of such convention shall prevail.
2. Consultations in accordance with Article 15 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 20

Registrations

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

Article 21

Duration, Entry into Force

1. This Agreement shall be valid for indefinite time.
2. This Agreement shall enter into force from the date when the Contracting Parties will have notified each other by exchange of notes that the requirements under national law 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 Riga this 20th day of January, 1995, in the English language.

For the Government
of the Republic of Estonia:

Handwritten signature of A. Meister, representing the Government of the Republic of Estonia.

For the Government
of the Republic of Latvia:

Handwritten signature of A. Gūtmanis, representing the Government of the Republic of Latvia.

¹ A. Meister.

² A. Gūtmanis.

ANNEX

ROUTE SCHEDULE TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF LATVIA

1. Routes which may be operated by the designated airline(s) of the Republic of Estonia in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Points in Latvia</u>	<u>Points beyond</u>
Points in Estonia	Riga and/or another point in Latvia to be chosen by Estonia	Any point(s) in third countries to be chosen by Estonia

Any point or points on the specified routes may, at the option of a designated airline, be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Estonia.

2. Routes which may be operated by the designated airline(s) of the Republic of Latvia in both directions:

<u>Points of origin</u>	<u>Points in Estonia</u>	<u>Points beyond</u>
Points in Latvia	Tallinn and/or another point in Estonia to be chosen by Latvia	Any point(s) in third countries to be chosen by Latvia

Any point or points on the specified routes may, at the option of a designated airline, be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Latvia.

3. Subject to a future review the aeronautical authorities of both Contracting Parties agree to accept tentative ratio of capacity offered by their designated airlines on the specified routes 40/60 percent of the total capacity with a zone of flexibility 10 percent.
 4. Fifth freedom traffic rights to/from any beyond point may be exercised only if an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
-

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
DE LETTONIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE

- Article 1.* Définitions
- Article 2.* Droits de circulation
- Article 3.* Désignation des entreprises de transport aérien
- Article 4.* Révocation, suspension des autorisations et conditions y relatives
- Article 5.* Redevances d'usage
- Article 6.* Droits de douane
- Article 7.* Application des lois, règlements et formalités
- Article 8.* Dispositions relatives à la capacité
- Article 9.* Tarifs
- Article 10.* Dispositions commerciales et financières
- Article 11.* Approbation des horaires
- Article 12.* Echange de statistiques
- Article 13.* Sécurité
- Article 14.* Sécurité aérienne
- Article 15.* Consultations
- Article 16.* Amendements
- Article 17.* Règlement des différends
- Article 18.* Dénonciation
- Article 19.* Conformité avec des conventions multilatérales
- Article 20.* Enregistrement
- Article 21.* Durée, entrée en vigueur
- Annexe.* Tableau des itinéraires

Le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement de la République de Lettonie (ci-après dénommés « les Parties contractantes »), désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà et de réglementer les activités relatives à l'avia-

¹ Entré en vigueur le 1^{er} février 1996 par notification, conformément à l'article 21.

tion civile, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944¹, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et de son Tableau des itinéraires, sauf indication contraire du contexte :

a) Les mots « la Convention » désignent la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, 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 » désigne :

- Dans le cas de la République d'Estonie, le Ministère des transports et des communications;
- Dans le cas de la République de Lettonie, le Ministère des transports;
- Ou dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus;

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, pour exploiter les itinéraires convenus correspondant au Tableau des itinéraires joint au 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 « tarif » désigne :

- i) Le prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages sur les services aériens régulier;
- ii) Les redevances et les conditions de fourniture des services accessoires à ce transport qui sont offerts par les entreprises de transport aérien;
- iii) Le montant demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de marchandises (à l'exclusion du courrier) sur des services aériens régulier;
- iv) La commission à verser par une entreprise de transport aérien à un agent sur la vente des billets pour le transport de passagers et de leurs bagages ou l'établissement de connaissements sur les services aériens régulier;
- v) Les conditions régissant l'offre ou l'applicabilité de ces tarifs et de tout avantage important l'accompagnant;

f) 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

¹ 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.

équipes, ses passagers et sa cargaison, des installations d'un aéroport, ou des facilités de navigation aérienne;

g) Le terme « capacité » :

- Appliqué à un aéronef, désigne la charge utile dont cet aéronef dispose sur un itinéraire ou une portion d'itinéraire;
- Appliqué à un service aérien convenu, désigne la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols accomplis par ces aéronefs durant une période et sur un itinéraire ou une portion d'itinéraire donnés;

h) Les expressions « services convenus » et « routes indiquées » désignent des services aériens internationaux, conformément à l'article 2 du présent Accord et la route indiquée dans le Tableau des itinéraires.

Les titres de chaque article du présent Accord présentent un caractère accessoire et terminologique et ne limitent ou ne décrivent en aucune façon les objectifs ou les intentions du présent Accord.

Article 2

DROITS DE CIRCULATION

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

2. 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 sur les vols réguliers.

3. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une 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.

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. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ces désignations.

3. Au reçu de cette désignation écrite, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, accorder sans délai la permission d'exploitation voulue à la ou aux entreprise(s) de transport aérien désignée(s).

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

5. Chaque Partie contractante peut refuser l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 3 du présent article ou soumettre aux conditions qu'elle juge nécessaires l'exercice par un transporteur aérien désigné des droits stipulés à l'article 2 lorsque la preuve ne lui a pas été apportée qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désigné ou de ressortissants de cette Partie, ou des deux.

6. 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, conformément à l'article 9 du présent Accord et en vigueur pour ce service.

Article 4

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

b) Dans le cas où une entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord;

c) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien désignée sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie, ou des deux.

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. Chaque 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 assurant des services aériens internationaux similaires.

2. 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 entreprises. Un délai raisonnable accompagne 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 utilisés en service aérien international par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes dans la zone de l'autre Partie contractante, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

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 (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), 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;

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 au paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Sont également exempts de tous droits et taxes douaniers, sur la base de la réciprocité, le matériel de publicité et d'information et les documents de transport utilisés par l'entreprise de transport aérien désignée, à l'exception des frais afférents aux services fournis.

5. L'équipement de bord habituel, ainsi que le matériel et les approvisionnements normalement placés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de celle-ci. Ils peuvent à chaque fois être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'une autre façon, conformément à la réglementation douanière.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane et d'excise ainsi que des frais et honoraires similaires qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis à l'arrivée.

Article 7

APPLICATION DES LOIS, RÈGLEMENTS ET FORMALITÉS

1. Les lois, règlements et formalités d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'exploitation et la navigation des aéronefs s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur présence sur celui-ci.

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien de l'une des Parties contractantes, pour elles-mêmes, leur équipage, leurs passagers, leurs 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.

3. Les passagers en transit sur le territoire de l'une des Parties contractantes et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre les actes de violence ou la piraterie aérienne.

Article 8

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 le Tableau d'itinéraires joint 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 dans le Tableau d'itinéraires joint au présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens que cette dernière assure.

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport 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.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est celle qui est déterminée de temps à autre conjointement par les Parties contractantes.

Article 9

TARIFS

1. Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée pour un service convenu sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les normes de service, les conditions de la concurrence et du marché, ainsi que les intérêts des utilisateurs des transports. Les autorités aéronautiques compétentes peuvent refuser d'agréer un tarif uniquement dans le cas où ce dernier n'est pas conforme aux principes ci-dessus. Les tarifs sont fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être agréés par les entreprises de transport aérien désignées compétentes pour ce qui est de chaque route indiquée. Toutefois, cet agrément n'est pas une condition indispensable pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif est déposé pour agrément auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes peuvent raccourcir ladite période d'un commun accord.

4. Chaque tarif proposé peut être agréé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faute de cet agrément, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante si dans les vingt (20) jours qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée n'ont pas fait parvenir aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante une notification écrite de désaccord sur le tarif proposé. Toutefois, dans le cas de désaccord, les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre, essayer de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent déterminer un tarif dans le cadre des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande des autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante, être résolu conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à son remplacement par un nouveau tarif déterminé conformément aux dispositions du présent article. A moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'en conviennent autrement, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois à compter de la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 10

DISPOSITIONS COMMERCIALES ET FINANCIÈRES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'ouvrir sur son territoire des bureaux et d'employer des représentants y compris du personnel administratif, commercial et technique en fonction des besoins de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante 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 sous réserve de l'application du principe de réciprocité.

3. Les activités mentionnées ci-dessus sont entreprises conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

4. Les comptes et les paiements entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont réglés conformément aux dispositions de l'accord de paiement en vigueur entre les deux pays. En l'absence de dispositions adéquates de l'accord de paiement, les comptes et paiements mentionnés ci-dessus sont réglés conformément à la réglementation monétaire en vigueur sur leurs territoires.

5. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent transférer librement du territoire de vente vers leur territoire national, l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses accumulées sur le territoire de vente. Figurent dans ce transfert net les recettes des ventes, faites directement ou par l'intermédiaire d'agents, de services de transport aérien et des services accessoires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux accumulés sur ces recettes en attendant le transfert.

6. La conversion et le transfert de ces recettes sont entrepris sur la base du taux de change officiel 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.

Article 11

APPROBATION DES HORAIRES

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante soumet pour approbation ses horaires de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) 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 vingt (20) jours.

2. Toute altération faite à une date ultérieure est soumise pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

3. L'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante soumet sa demande d'autorisation de vols supplémentaires directement aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour approbation.

Article 12

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres dont celles-ci peuvent avoir besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées. Ces relevés contiennent dans toute la mesure du possible des précisions sur les origines et les destinations du trafic.

Article 13

SÉCURITÉ

1. Chaque Partie contractante reconnaît comme valides, aux fins de l'exploitation des services de transport aériens prévus dans le présent Accord, les certificats de navigabilité, les brevets et les licences délivrés par l'autre Partie contractante et qui sont toujours en vigueur, à condition que les conditions d'établissement de ces certificats et licences atteignent au moins les normes minimales fixées conformément à la Convention. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations concernant les mesures de sécurité mises en œuvre par l'autre Partie contractante à l'égard des installations aéronautiques, des équipages, des aéronefs et les normes de sécurité pour l'exploitation de l'entreprise de transport aérien désignée. Si une Partie contractante constate, suite à ces consultations, que l'autre Partie contractante n'applique pas effectivement dans ces domaines des règles et des mesures de sécurité qui sont au moins égales aux règles minimales établies conformément à la Convention, elle notifie ses constatations à l'autre Partie contractante en indiquant les mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces règles minimales, et l'autre Partie contractante prend les mesures correctives appropriées. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre, révoquer ou limiter l'autorisation d'exploitation ou l'autorisation technique accordées à une entreprise (ou à des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante, au cas où ladite autre Partie contractante ne prend pas les mesures voulues dans un délai raisonnable.

Article 14

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a envers l'autre de protéger l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord.

2. En particulier, elle 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 de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970² et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, établi à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988⁴.

3. 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.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables et fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention. 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 son territoire et des exploitants d'aéroports situés sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

5. Chaque Partie contractante convient que des exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnée 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 leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que 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 provisions de 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.

6. 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, chaque Partie contractante prête à l'autre son 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.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

⁴ *Ibid.*, vol. 1589, n° A-14118.

Article 15

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 son Tableau des itinéraires.

2. Chaque Partie contractante peut demander qu'aient lieu des consultations qui peuvent se faire directement par correspondance et doivent commencer dans les quarante-cinq (45) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 16

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 peut 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 nécessaires aux termes des législations nationales des deux Parties contractantes et après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Les modifications apportées au Tableau des itinéraires joint au présent Accord peuvent être réalisées par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes et entrent en vigueur après échange des lettres appropriées.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉREND

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles 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 compter de la date où l'une d'elles a 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 Président du 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 État tiers; il fait fonction de prési-

dent du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage doit être 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. Chaque Partie contractante assure les dépenses et les rémunérations relatives à son arbitre. Les honoraires du troisième arbitre et les dépenses à engager pour ce dernier, ainsi que celles résultant de l'activité du tribunal, sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes, et aussi longtemps que durera cet état de choses, ne se conforme pas à une décision prise au titre du paragraphe 2 du présent article, 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 18

DÉNONCIATION

1. Chaque Partie contractante 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 de dénonciation ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période.

2. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

CONFORMITÉ AVEC DES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

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

2. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 15 du présent Accord, afin de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de la convention multilatérale.

Article 20

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

DURÉE, ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord est valable pour une durée indéfinie.
2. Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se notifient réciproquement par un échange de notes que les formalités constitutionnelles requises aux termes de leurs législations nationales 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 anglais à Riga le 20 janvier 1995.

Pour le Gouvernement
de la République d'Estonie :

A. MEISTER

Pour le Gouvernement
de la République de Lettonie :

A. GÛTMANIS

ANNEXE

TABLEAU DES ITINÉRAIRES JOINT À L'ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

1. Routes qui peuvent être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'Estonie, dans les deux directions :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points en Lettonie</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Estonie	Riga et/ou un autre point en Lettonie devant être choisi par l'Estonie	Tout(s) point(s) dans des pays tiers devant être choisis par l'Estonie

Un point quelconque ou des points quelconques sur les routes indiquées peuvent être supprimés sur un vol quelconque ou sur tous les vols, à condition que tous les services commencent ou se terminent en Estonie.

2. Routes qui peuvent être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Lettonie, dans les deux directions :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points en Lettonie</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Lettonie	Tallinn et/ou un autre point en Estonie devant être choisi par la Lettonie	Tout(s) point(s) dans des pays tiers devant être choisis par la Lettonie

Un point quelconque ou des points quelconques sur les routes indiquées peuvent être supprimés sur un vol quelconque ou sur tous les vols, à condition que tous les services commencent ou s'achèvent en Lettonie.

3. Sous réserve d'un examen ultérieur, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes conviennent d'accepter un coefficient de capacité provisoire offert par leurs entreprises de transport aérien désignées sur les routes indiquées fixé à 40/60 pour cent de la capacité totale, avec une marge de flexibilité de 10 pour cent.

4. Les droits de trafic de cinquième liberté vers un point quelconque au-delà ou à partir dudit point ne peuvent être exercés que si un accord à cet effet est conclu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.