

No. 34042

**IRELAND
and
RUSSIAN FEDERATION**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Moscow on
31 March 1993**

Authentic texts: English and Russian.

Registered by Ireland on 15 September 1997.

**IRLANDE
et
FÉDÉRATION DE RUSSIE**

**Accord relatif au transport aérien (avec annexe). Signé à
Moscou le 31 mars 1993**

Textes authentiques : anglais et russe.

Enregistré par l'Irlande le 15 septembre 1997.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT
OF IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN
FEDERATION

The Government of Ireland and the Government of the Russian Federation, hereinafter called the "Contracting Parties", being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944,²

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

1. For the purpose of the present Agreement, the following terms mean:
 - 1) the term "territory" in relation to a State means land areas, territorial and internal waters and air space above them under the sovereignty of that State;
 - 2) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of Ireland, the Minister for

¹ Came into force on 31 March 1993 by signature, in accordance with article 21.

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.

Transport, Energy and Communications or any physical or juridical person authorised to perform any functions exercised by the said Minister; and, in the case of the Russian Federation, the Ministry of Transport represented by the Department of Air Transport, or any physical or juridical person authorised to perform any functions exercised by the said Ministry.

- 3) the term "designated airline" means each airline designated and authorised in accordance with the provisions of Article 4 of the present Agreement;
- 4) 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 agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- 5) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any annex and any Amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention to the extent that such Annex and amendment thereto are applicable to the Contracting Parties and any amendment of the Convention adopted under Article 94 of the

Convention ratified by Ireland and the Russian Federation respectively;

- 6) "Air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
2. The "Annex" to the present Agreement shall be considered as an integral part of the Agreement.

ARTICLE 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto, (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

ARTICLE 3

1. The airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - (a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes at the

points set out in the Annex to the present Agreement;

(c) to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of taking on and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting party the right of taking on and/or putting down passengers, cargo and mail for their transportation between points in the territory of the other Contracting Party for remuneration or hire.
3. The flight routes of aircraft on the agreed services and the points for crossing national boundaries may be established by each of the Contracting Parties within its territory.
4. All the technical and commercial matters concerning the operation of aircraft and transportation of passengers, cargo and mail on the agreed services as well as the matters concerning commercial co-operation, ground technical services of aircraft and procedure for financial accounts shall be settled by agreement, which shall be signed before the agreed services commence, between the designated airlines of the Contracting Parties. In the absence of agreement, these matters

shall be submitted for decision to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 4

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party more than one airline for the operation of the agreed services on the specified routes, unless otherwise agreed between the Contracting Parties in respect of certain specified routes.
2. On the receipt of such notification, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the designated airline(s) the appropriate operating authorisation.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline(s) 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 by them in conformity with international practice while operating international air services.
4. Each contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline(s) and to withhold

or revoke the grant to an airline(s) of the rights specified in Article 3 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline(s) of those rights in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline or in its citizens.

5. The designated airline(s) may at any time begin the operation of the agreed services provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement are in force in respect of that service.

6. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline(s) of the rights specified in Article 3 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline(s) of those rights in any case where the airline(s) fail to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement. Such rights shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations.

ARTICLE 5

1. Fuel, lubricants, spare parts, equipment, aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) and advertising materials, delivered or which are to be delivered by the designated airline(s) of one Contracting Party, or on its instruction, to the territory of the other Contracting Party for its operational needs and shall be exempt from all the customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.

2. There also shall be exempted from such charges, fees and taxes (with the exception of fees for service):
 - (a) aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) taken aboard aircraft in the territory of either Contracting Party for use in international flight;

 - (b) spare parts introduced into the territory of one Contracting Party for maintenance or repair of aircraft engaged in the operation of international services by the designated airline(s) of the other Contracting Party;

 - (c) fuel and lubricants intended for use in the operation of the agreed services by aircraft of the

designated airline(s) of either Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the route performed within the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Supplies referred to in paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Aircraft operating the agreed services as well as supplies of fuel, lubricants, spare parts, equipment, advertising materials and aircraft stores (including food, alcoholic and non-alcoholic drinks and tobacco) aboard the aircraft of the airline(s) designated by one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from all the customs duties, inspection fees and other charges and taxes even in case when the said supplies shall be used for that aircraft or by that aircraft while within that territory provided such supplies are not alienated in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 6

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa.

2. The agreed services provided by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes and each of them shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s).

3. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
 - (a) the requirements of traffic to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s);

 - (b) the requirements of traffic of the area through which the agreed service passes, after taking account of local and regional services; and

 - (c) the economical requirements of through airline operation.

4. Intending passengers shall be free when buying tickets in respect of an agreed service in either Ireland or the

Russian Federation to fly on either of the designated airlines.

ARTICLE 7

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of narcotic drugs, only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 8

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, customs, currency and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated

airline(s) of the other Contracting Party while they are within the said territory.

ARTICLE 9

1. Aircraft of the airline(s) designated by one Contracting Party during flights over the territory of the other Contracting party shall have its national wing and registration marks, certificates of registration, certificates of airworthiness and other aircraft documents established by the aeronautical authorities of the first Contracting Party and also permission for radio equipment. Pilots and other crew members shall have effective personal certificates of competency.
2. All the aforementioned documents issued or recognised as valid by one Contracting Party shall be recognised as valid within the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 10

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of one Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the accident takes place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take

immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft and mail, baggage and cargo on board and take necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the accident.

2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into the particulars and circumstances of the accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

ARTICLE 11

Fees and other charges for the use of each airport, including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of aeronautical and communication facilities and services, shall be made in accordance with the rates and tariffs established by the Contracting Party concerned.

ARTICLE 12

1. For the purpose of the operation of the agreed services, each Contracting Party shall grant to the airline(s) of the other Contracting Party the right to station personnel in the cities of the first Contracting Party where its designated airline(s) operates scheduled flights.
2. The personnel mentioned in this Article shall be citizens of the Contracting Parties.
3. The number of personnel designated by each airline shall be settled by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
4. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right, in the territory of the other Contracting Party, and in accordance with national laws and regulations of that other Contracting Party
 - (i) to sell air transport freely in their own offices on their own documents of carriage, and
 - (ii) to appoint licensed sales agents of their choice.

ARTICLE 13

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. 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 and the rates of agency commission used in conjunction with them shall if possible be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with the other airlines operating over the whole or part of that route. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.
4. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this Article or on the determination of any tariff

under paragraph 3, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of the present Agreement.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.
6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 14

1. All the accounts between the designated airlines shall be done in convertible currency.
2. Each Contracting Party shall grant to the airline(s) designated by the other Contracting Party permission to transfer without any restriction to the Head Office of the said airline(s), in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the profit arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 15

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the 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 the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988,⁴ and any other Convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful

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, p. 474.

acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and any technical requirements established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Contracting Party agree that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.
5. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any

- 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, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request will constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 16

From time to time there shall be consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties

to ensure close co-operation in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

ARTICLE 17

Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or the Annex thereto shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such negotiations shall commence as soon as practicable but in any event not later than sixty days from the date of receipt of a request for such negotiations, unless otherwise agreed by the aeronautical authorities. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

ARTICLE 18

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement and/or the Annex thereto, it may request a consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request.
2. The modifications of the Agreement shall come into effect when they have been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels or by such other means as shall be agreed by the Contracting Parties. The

modifications of the Annex may be made by agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into effect on the date or dates agreed by those authorities.

ARTICLE 19

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. The present Agreement shall terminate twelve 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.

ARTICLE 20

If both Contracting Parties become parties to any multilateral convention connected with this Agreement, they may, by mutual consent, amend the present Agreement accordingly in order to bring it into conformity with the provisions of the said Convention.

ARTICLE 21

1. The present Agreement shall come into force from the day of its signing.
2. From the day this Agreement comes into force, the Agreement between the Government of Ireland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics

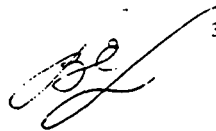
relating to transit flights by Aeroflot between the U.S.S.R. and the countries in the Western hemisphere with technical landings at Shannon Airport of 23 January, 1980,¹ the Air Transport Agreement between the Government of Ireland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics of 29 September, 1987 and the accompanying Memorandum of Understanding of 29 September, 1987, as amended, shall terminate insofar as they apply to Ireland and the Russian Federation.

Done at Moscow, this 3/ day of March, 1993, in duplicate, each in the English and Russian languages, both texts being equally authentic.

For the Government
of Ireland:

²

For the Government
of the Russian Federation:

³

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 1276, p. 391.

² Brian Cowen.

³ Vitali Borisovich Yefimov.

ANNEX

A. The airline(s) of Ireland designated under the present Agreement are granted rights to operate air services on the following routes in both directions:

Route A (i) Points in Ireland - an intermediate point (excluding any point in the United Kingdom) - Moscow, St. Petersburg and any other points to be specified later.

Route A (ii) Dublin - Moscow - points in Japan;

Route A (iii) Shannon - Moscow - points in Japan;

Route A (iv) Points in Ireland - Moscow - Tashkent (for the purpose of technical landings) - points in South-East Asia, Australia and New Zealand.

B. The airline(s) of the Russian Federation designated under the present Agreement are granted rights to operate air services on the following routes in both directions:

Route B (i): Points in the Russian Federation - an intermediate point (excluding any point in the United Kingdom) - Dublin, Shannon and any other points to be specified later;

Route B (ii) Dublin - Moscow - points in Japan;

Route B (iii) Shannon - Moscow - points in Japan;

Route B (iv) Points in the Russian Federation - Shannon
- points in Western hemisphere.

C. Notes:

- (1) The right of the designated airline(s) of one Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and the points in the territory of third parties, as well as conditions for the operation of the route between Ireland and Japan, mentioned above shall be subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties;
- (2) Only one airline may be designated by each Contracting Party to serve the routes between Ireland and Japan specified in A(ii) and (iii) and B(ii) and (iii) above.
- (3) time-table, frequencies and types of aircraft of the designated airlines shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties;
- (4) points in South-East Asia on the route A(iv) mean points in Pakistan, India, Sri Lanka, Bangladesh,

Myanmar, Thailand, Kampuchea, Vietnam, Malaysia,
Singapore and Indonesia;

- (5) charter, extra and non-scheduled flights are subject to preliminary application of the designated airline(s); this application to be submitted at least forty eight (48) hours before departure, except weekends and holidays.
-

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ИРЛАНДИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Ирландии и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами",

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы, согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Для целей настоящего Соглашения применяются следующие термины:

1) термин "территория" в отношении государства означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

2) термин "авиационные власти" означает в отношении Правительства Ирландии - Министра туризма, транспорта и коммуникаций или любое физическое или юридическое лицо, уполномоченные осуществлять любые функции, выполняемые упомянутым Министром, и в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта или физическое или юридическое лицо, уполномоченные осуществлять любые функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

3) термин "назначенное авиапредприятие" означает каждое авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии с положениями Статьи 4 настоящего Соглашения;

4) термин "тариф" означает ставки по оплате перевозок пассажиров, багажа и груза, и условия, при которых эти ставки применяются, включая ставки по оплате агентских и других вспомогательных услуг и условия их применения, за исключением ставок по оплате перевозок почты или условий их применения;

5) "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение и любую поправку к нему, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Ирландией и Российской Федерацией;

6) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции.

2. Приложение к настоящему Соглашению будет рассматриваться как неотъемлемая часть Соглашения.

Статья 2

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (именуемым в дальнейшем "договорные линии" и "установленные маршруты").

Статья 3

1. Авиапредприятие(я), назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

с) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для этого маршрута в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и/или выгрузки пассажиров, груза и почты международного следования.

2. Ничто в настоящей Статье не будет рассматриваться как предоставление права авиапредприятию(ям) одной Договаривающейся Стороны брать на борт и/или выгружать пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ могут устанавливаться каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

4. Все технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, грузов и почты на договорных линиях, а также вопросы, относящиеся к коммерческому сотрудничеству, техническому обслуживанию воздушных судов на земле и порядку финансовых расчетов, должны быть разрешены соглашением, которое должно быть подписано между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон до начала полетов по договорным линиям. При отсутствии договоренности эти вопросы будут передаваться авиационным властям Договаривающихся Сторон для принятия решения.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить для эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам более чем одно авиапредприятие и сообщить об этом в письменной форме другой Договаривающейся Стороне, если Договаривающиеся Стороны для определенных установленных маршрутов не договорятся об ином.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей Статьи незамедлительно предоставит назначенному авиапредприятию(ям) соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиапредприятия(ий), назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и разумно применяемыми ими в соответствии с международной практикой при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в признании авиапредприятия(ий) и воздержаться от выдачи или взять назад разрешение на права авиапредприятию(ям), указанные в Статье 3 настоящего Соглашения, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием(ями) этих прав, в любом случае, когда она не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием(ям) принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие(я), или ее гражданам.

5. Назначенное авиапредприятие(я) может в любое время начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с условиями Статьи 13 настоящего Соглашения для данной воздушной линии, введены в действие.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право приостановить использование авиапредприятием(ями) прав, указанных в Статье 3 настоящего Соглашения, или потребовать выполнения таких условий, какие она сочтет необходимыми при использовании авиапредприятием(ями) этих прав, в любом случае, когда это авиапредприятие(я) не выполняет законы или правила Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права, или выполняет полеты не в соответствии с условиями, предусмотренными настоящим Соглашением. Такое право будет использоваться только после консультаций с другой Договаривающейся Стороной, если только немедленное приостановление прав или требование выполнения усло-

вий не являются необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил.

Статья 5

1. Топливо, смазочные материалы, запасные части, оборудование, бортовые запасы (включая продовольствие, алкогольные и безалкогольные напитки и табачные изделия) и рекламные печатные материалы, доставленные или доставляемые назначенным авиапредприятием(ями) одной Договаривающейся Стороны или по его поручению на территорию другой Договаривающейся Стороны для своих эксплуатационных нужд, освобождаются от всех таможенных пошлин, инспекционных налогов и других сборов и налогов при их ввозе, вывозе и во время нахождения на территории этой другой Договаривающейся Стороны.

2. Также будут освобождаться от таких пошлин, налогов, и сборов (за исключением за предоставленное обслуживание):

а) бортовые запасы (включая продовольствие, алкогольные и безалкогольные напитки и табачные изделия), взятые на борт на территории любой из Договаривающихся Сторон для использования в международном полете;

б) запасные части, ввезенные на территорию одной из Договаривающихся Сторон для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого авиапредприятием(ями), назначенным другой Договаривающейся Стороной, на международных авиалиниях;

с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном при эксплуатации договорных линий авиапредприятием(ями), назначенным одной из Договаривающихся Сторон, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута, выполняемого в пределах территории Договаривающейся Стороны, где они берутся на борт.

Указанные в подпунктах а), б), с) материалы по требованию могут быть поставлены под наблюдение или контроль таможенных властей.

3. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях, а также запасы топлива, смазочных материалов, запасные части, оборудование, рекламные печатные материалы и бортовые запасы (включая продовольствие, алкогольные и безалкогольные напитки и табачные изделия), находящиеся на борту воздушного судна авиапредприятия(ий), назначенного одной Договаривающейся Стороной, освобождаются на территории другой Договаривающейся Стороны от всех таможенных пошлин, инспекционных налогов и других сборов и налогов даже в том случае, если указанные материалы будут использованы для этого воздушного судна или этим воздушным судном во время нахождения на этой территории, но за исключением случаев, когда они будут отчуждаться на территории этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 6

1. Назначенному авиапредприятию(ям) каждой Договаривающейся Стороны будут предоставлены справедливые и равные возможности перевозить на договорных линиях загрузку, погрузаемую на территории одной Договаривающейся Стороны и выгружаемую на территории другой Договаривающейся Стороны или наоборот.

2. Объем перевозок, выполняемых назначенным авиапредприятием(ями) каждой Договаривающейся Стороны на договорных линиях, должен близко соответствовать общественному спросу на перевозки по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление емкости, достаточной для удовлетворения спроса на перевозку пассажиров, груза и почты, погрузаемых или выгружаемых на территории Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие(я).

3. Условия перевозки пассажиров, грузов и почты, погружаемых на территории другой Договаривающейся Стороны и выгружаемых в пунктах третьих стран на установленных маршрутах или наоборот, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:

а) потребностей в перевозках с территории или на территорию Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие(я);

b) потребностей в перевозках того района, через который проходит договорная линия, с учетом местных и региональных авиалиний;

c) экономических потребностей в транзитных перевозках.

4. При покупке билетов на договорные линии в Российской Федерации или Ирландии пассажиры будут свободны в выборе того или иного назначенного авиапредприятия.

Статья 7

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться, исключая случаи, когда потребуется принятие мер безопасности против актов насилия, воздушного пиратства или контрабанды наркотических веществ, лишь упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

Статья 8

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия(ий), назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, такие как формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия(ий), назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 9

1. Воздушные суда авиапредприятия(ий), назначенного одной Договаривающейся Стороной, при пролетах на территории другой Договаривающейся Стороны должны иметь свои национальные опознавательные и регистрационные знаки, свидетельства о регистрации, удостоверения о годности к полетам и другие, установленные авиационными властями первой Договаривающейся Стороны судовые документы, а также разрешения на радиоустановки. Пилоты и другие члены экипажей должны иметь действительные личные свидетельства.

2. Все вышеуказанные документы, выданные или признанные действительными одной из Договаривающихся Сторон, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 10

1. В случае вынужденной посадки или происшествия с воздушным судном одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны, авиационные власти Договаривающейся Стороны, на территории которой имело место происшествие, немедленно известят об этом авиационные власти другой Договаривающейся Стороны; окажут неотложные меры помощи экипажу и пассажирам, обеспечат сохранность воздушного судна, почты, багажа и груза на его борту и примут необходимые меры для расследования деталей и обстоятельств происшествия.

2. Авиационные власти Договаривающейся Стороны, проводящей расследование деталей и обстоятельств происшествия, должны проинформировать авиационные власти другой Договаривающейся Стороны о проведении расследования, и авиационным властям другой Договаривающейся Стороны будут предоставлены все возможности быть представленными при расследовании. Авиационные власти Договаривающейся Стороны, которая проводит расследование, должны направить авиационным властям другой Договаривающейся Стороны отчет о расследовании в возможно кратчайшие сроки.

Статья 11

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами будут взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными соответствующей Договаривающейся Стороной.

Статья 12

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет авиапредприятию(ам) другой Договаривающейся Стороны право иметь постоянный персонал в городах на территории первой Договаривающейся Стороны, куда назначенное авиапредприятие(я) осуществляет полеты по расписанию.

2. Указанный в настоящей статье персонал должен состоять из граждан Договаривающихся Сторон.

3. Количество персонала, назначенного каждым авиапредприятием, будет устанавливаться по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4. Назначенное предприятие(я) каждой Договаривающейся Стороны будет иметь на территории другой Договаривающейся Стороны и в соответствии с национальными законами и правилами этой другой Договаривающейся Стороны право:

(i) свободно продавать авиаперевозки в своих собственных офисах на своих собственных перевозочных документах; и

(ii) по своему выбору назначать агентов по продаже, имеющих на то лицензию.

Статья 13

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии (например, среднюю скорость и удобства) и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с нижеследующими условиями настоящей Статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей Статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов, должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями после консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут договориться по какому-либо из этих тарифов или по какой-либо другой причине тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей Статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут договориться по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей Статьи, или по вопросу установления какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано в соответствии с условиями Статьи 17 настоящего Соглашения.

5. Ни один тариф не вступит в силу, если он не утвержден авиационными властями каждой Договаривающейся Стороны.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей Статьи, будут оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы. Тем не менее, действие тарифа не может быть продлено в соответствии с настоящим пунктом на

срок более, чем двенадцать месяцев после даты истечения срока его действия.

Статья 14

1. Все расчеты между назначенными авиапредприятиями будут осуществляться в свободно конвертируемой валюте.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит авиапредприятию(ям), назначенному другой Договаривающейся Стороной, право переводить без каких-либо ограничений в главную контору этого авиапредприятия(ий) в соответствии с законами и правилами, существующими в отношении контроля валютного обмена, прибыль, получаемую в результате эксплуатации договорных авиалиний на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 15

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г., Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в международных аэропортах, подписанного в Монреале 24 февраля 1988 г., а также любой другой Конвенции, относящейся к безопасности гражданской авиации, в которой обе Договаривающиеся Стороны являются участниками.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам: они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории этой другой Договаривающейся Стороны.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассмотрит любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

6. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или

аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

7. В случаях, когда одна Договаривающаяся Сторона имеет основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона отходит от положений настоящей Статьи, авиационные власти первой Договаривающейся Стороны могут запросить проведение немедленных консультаций с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Если в течение 15 дней с даты такого запроса не будет достигнуто удовлетворительное решение, то это будет основанием для прекращения, приостановления, ограничения действия или выдвигания требования о соблюдении условий разрешения на полеты или технического разрешения, выданного авиапредприятию или авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны, когда это оправдано с точки зрения неотложности, подобные действия могут быть предприняты Договаривающейся Стороной до истечения 15 дней.

Статья 16

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон время от времени будут проводиться консультации.

Статья 17

Любой спор, возникший в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложения к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие переговоры должны быть начаты так скоро, как только это практически возможно, но в любом случае не позднее шестидесяти дней с даты получения запроса на такие переговоры, если только не будет иной договоренности между авиационными властями. Если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет разрешен по дипломатическим каналам.

Статья 18

1. Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет желательным изменить условия настоящего Соглашения и/или Приложения к нему, она может запросить консультацию между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти дней с даты запроса.

2. Изменения в Соглашении вступают в силу после их подтверждения путем обмена нотами по дипломатическим каналам, или иным образом, как это будет согласовано между Договаривающимися Сторонами. Изменения в Приложение могут быть внесены по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон и вступают в силу с даты или дат, согласованных этими властями.

Статья 19

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Сторону о своем желании прекратить действие настоящего Соглашения. Настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать месяцев с даты получения уведомления от другой Договаривающейся Стороны, если только это уведомление о прекращении действия не будет взято назад по договоренности до истечения этого периода.

Статья 20

Если обе Договаривающиеся Стороны станут участниками любой многосторонней Конвенции, касающейся настоящего Соглашения, они по обоюдному согласию могут изменить настоящее Соглашение с тем, чтобы привести его в соответствие с положениями указанной Конвенции.

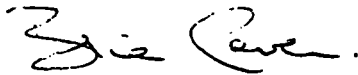
Статья 21

1. Настоящее Соглашение вступит в силу со дня его подписания.

2. Со дня вступления в силу настоящего Соглашения прекращают свое действие в отношениях между Ирландией и Российской Федерацией Соглашение между Правительством Ирландии и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о транзитных полетах Аэрофлота между СССР и странами Западного Полушария с технической посадкой в аэропорту Шеннон от 23 января 1980 года, Соглашение между Правительством Ирландии и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 29 сентября 1987 года, Меморандум о взаимопонимании от 29 сентября 1987 года, с поправками к ним.

Совершено в Москве "31" марта 1993 года в двух подлинных экземплярах, каждый на английском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Ирландии:



За Правительство
Российской Федерации:



ПРИЛОЖЕНИЕ

А. Авиапредприятию(ям) Российской Федерации, назначенному согласно настоящему Соглашению, предоставляется право на осуществление воздушных сообщений на следующих маршрутах в обоих направлениях:

- Маршрут А (i): Пункты в Российской Федерации - промежуточный пункт (исключая любой пункт в Великобритании) - Дублин, Шеннон и любые другие пункты, которые подлежат определению позднее;
- Маршрут А (ii): Дублин - Москва - пункты в Японии;
- Маршрут А (iii): Шеннон - Москва - пункты в Японии;
- Маршрут А (iv): Пункты в Российской Федерации - Шеннон - пункты в Западном Полушарии.

Б. Авиапредприятию(ям) Ирландии, назначенному согласно настоящему Соглашению, предоставляется право на осуществление воздушных сообщений на следующих маршрутах в обоих направлениях:

- Маршрут В (i): Пункты в Ирландии - промежуточный пункт (исключая любой пункт в Великобритании) - Москва, Санкт-Петербург и любые другие пункты, которые подлежат определению позднее;
- Маршрут В (ii): Дублин - Москва - пункты в Японии;
- Маршрут В (iii): Шеннон - Москва - пункты в Японии;
- Маршрут В (iv): Пункты в Ирландии - Москва - Ташкент (с целью технических посадок) - пункты в Юго-Восточной Азии, Австралии и Новой Зеландии.

В. Примечания:

(1) Право назначенного авиапредприятия(ий) одной Договаривающейся Стороны перевозить пассажиров, грузы и почту между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих сторон, а также условия эксплуатации указанного выше маршрута между Ирландией и Японией будут предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон;

(2) Каждой Договаривающейся Стороной может быть назначено только одно авиапредприятие для осуществления полетов на указанных выше в пунктах А(ii), А(iii) и В(ii), В(iii) маршрутах между Ирландией и Японией.

(3) Расписание и частота полетов, а также типы воздушных судов назначенных авиапредприятий должны быть предварительно согласованы между авиационными властями Договаривающихся Сторон;

(4) Пункты в Юго-Восточной Азии на маршруте В(iv) означают пункты в Пакистане, Индии, Шри-Ланке, Бангладеш, Мьянме, Тайланде, Кампучии, Вьетнаме, Малайзии, Сингапуре и Индонезии;

(5) Чартерные, дополнительные и специальные рейсы могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия(ий); эта заявка должна быть представлена не менее чем за сорок восемь (48) часов до вылета, за исключением выходных и праздничных дней.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'IRLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE

Le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement de la Fédération de Russie, ci-après dénommés les « Parties contractantes », étant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²,

Désireux de conclure un Accord aux fins de l'établissement de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Aux fins du présent Accord :

a) Le terme « territoire » désigne, lorsqu'il s'agit d'un Etat, les terres émergées, les eaux intérieures et territoriales ainsi que l'espace aérien au-dessus qui relèvent de la souveraineté dudit Etat;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de l'Irlande, du Ministre des transports, de l'énergie et des communications ou de toute personne morale ou physique par lui autorisée à remplir toute fonction exercée par ledit Ministre et, dans le cas de la Fédération de Russie, du Ministre des transports représenté par le Département des transports aériens, ou de toute personne physique ou morale autorisée à exercer toute fonction exercée par ledit Ministère;

c) L'expression « entreprise désignée » désigne chaque entreprise désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme « tarifs » désigne les prix à verser pour le transport de passagers, de bagages et des marchandises et les conditions d'application de ces prix, y compris les prix et conditions des agences et autres services auxiliaires, mais en excluant les conditions du transport du courrier;

e) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 qui comprend toute annexe et tout amendement à celle-ci adopté aux termes de l'article 90 de ladite Convention dans la mesure où une telle annexe ou un tel amendement sont applicables aux Parties contractantes, ainsi que tout amendement à la Convention adopté en vertu de l'article 94 de la Convention ratifié par l'Irlande et par la Fédération de Russie;

f) Les termes « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont respectivement le sens que leur prête l'article 96 de la Convention.

2. L'annexe au présent Accord en fait partie intégrante.

¹ Entré en vigueur le 31 mars 1993 par la signature, conformément à l'article 21.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendants 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.

Article 2

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord aux fins de l'établissement de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'annexe dudit Accord (ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes spécifiées »).

Article 3

1. A l'occasion de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, l'entreprise ou les entreprises désignées jouissent des droits ci-après :

- a) Survol du territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) Escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante sur des points qui figurent à l'annexe au présent Accord;
- c) Embarquer ou débarquer des passagers, des marchandises et du courrier en trafic international sur le territoire de l'autre Partie contractante en des points spécifiés pour cette route à l'annexe au présent Accord.

2. Aucune disposition du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise ou aux entreprises de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier pour les transporter contre rémunération ou en exécution d'un contrat de louage entre des points situés sur le territoire de l'autre partie contractante.

3. Les routes des aéronefs pour les services agréés et les points de passage des frontières nationales sont fixés par chacune des Parties contractantes en ce qui concerne son territoire.

4. Toutes les questions techniques et commerciales concernant l'exploitation des aéronefs et le transport des passagers, des marchandises et du courrier sur les services convenus de même que les questions relatives à la coopération en matière commerciale, les services techniques destinés aux aéronefs au sol ainsi que les procédures relatives aux comptes financiers sont réglées au moyen d'un accord qui sera signé avant le début des services convenus entre les entreprises désignées des Parties contractantes. A défaut d'un tel Accord, ces questions seront soumises à la décision des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 4

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, à moins qu'il n'en soit décidé autrement entre les Parties contractantes en ce qui concerne certaines routes spécifiées.

2. Au reçu de cette notification et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autre Partie contractante accorde sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation nécessaires.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d'une société ou des sociétés désignées par l'autre Partie contractante la preuve qu'elles sont en mesure de remplir, aux fins de l'exploitation des services convenus, les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement, conformément à la pratique internationale.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accepter la désignation d'une ou de plus d'une entreprise ainsi que de suspendre ou de révoquer l'octroi à ladite ou auxdites entreprises les droits énoncés à l'article 3 du présent Accord ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits par une entreprise ou des entreprises désignées dans tous les cas où elle n'est pas satisfaite que la majorité des parts sociales et le contrôle effectif de l'entreprise ou des entreprises appartiennent à la Partie contractante les ayant désignées ou à ses ressortissants.

5. L'entreprise ou les entreprises désignées peuvent procéder à l'exploitation des services convenus dès que les tarifs fixés conformément aux dispositions de l'article 13 du présent Accord sont en vigueur s'agissant desdits services.

6. Chaque Partie contractante a le droit de suspendre l'exercice par une ou des entreprises des droits visés à l'article 3 du présent Accord ou encore d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits dans tous les cas où l'entreprise ou les entreprises ne se conforment pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui a accordé les droits ou si elles négligent d'autre manière de conformer leur exploitation aux conditions prescrites conformément au présent Accord. Lesdits droits ne seront exercés qu'après avoir procédé à des consultations avec l'autre Partie contractante à moins qu'il ne s'avère nécessaire de prendre immédiatement les mesures d'annulation ou de suspension afin de prévenir les infractions aux lois ou règlements.

Article 5

1. Les carburants, lubrifiants, pièces de rechange, équipements et provisions de bord (y compris les produits alimentaires, les boissons alcoolisées ou non et les tabacs) et le matériel publicitaire fournis ou à fournir à l'entreprise ou aux entreprises désignées de chaque Partie contractante (ou sur ses instructions) sur le territoire de l'autre Partie contractante pour les seuls besoins de leur exploitation sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à leur arrivée, à leur départ et durant leur séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante.

2. Sont également exonérés de ces droits, frais et taxes (à l'exception des redevances pour prestation de services) :

a) Les provisions de bord (y compris les produits alimentaires, les boissons alcoolisées et non alcoolisées et le tabac) embarquées à bord des aéronefs sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour être utilisées au cours d'un vol international;

b) Les pièces de rechange introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs utilisés pour l'exploitation de services internationaux par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et les lubrifiants destinés à servir à l'exploitation des services convenus par un aéronef de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes même si ces fournitures doivent être utilisées durant le survol du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées.

Les fournitures visées aux alinéas *a*, *b* et *c* ci-avant peuvent être placées sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. Les aéronefs exploités aux fins des services convenus ainsi que les fournitures en carburants, lubrifiants, pièces de rechange, équipement, matériel publicitaire et les provisions de bord (y compris les produits alimentaires, les boissons alcoolisées et non alcoolisées et le tabac) à bord des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises d'une Partie contractante sont, sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douane, de frais d'inspection et autres charges et taxes même lorsque lesdites fournitures sont utilisées pour ou par des aéronefs alors qu'ils se trouvent sur ledit territoire sous réserve que lesdites fournitures ne soient pas vendues sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

Article 6

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes bénéficient, de façon juste et impartiale, de la possibilité d'exploiter les services convenus en ce qui concerne l'embarquement du trafic sur le territoire d'une Partie contractante et du débarquement dudit trafic sur le territoire de l'autre Partie contractante ou inversement.

2. Les services convenus assurés par l'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante doivent être soigneusement adaptés à la demande du public pour le transport sur les routes spécifiées et chaque entreprise doit avoir pour objectif prioritaire d'offrir une capacité correspondant aux besoins courants du transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués ou débarqués sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

3. La prestation du transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante et débarqués en des points d'un pays tiers sur les routes spécifiées ou inversement est effectuée conformément au principe général qui prévoit que la capacité doit correspondre :

a) Aux besoins du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises;

b) Aux besoins du trafic dans les régions desservies par les services convenus, compte tenu des services locaux et régionaux disponibles; et

c) Aux besoins économiques de l'exploitation des services long-courriers.

4. Les passagers sont libres de procéder à l'achat de leurs billets pour les services convenus soit en Irlande ou en Fédération de Russie pour voyager sur l'une ou l'autre des entreprises désignées.

Article 7

Les passagers, bagages, marchandises en transit sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui demeurent dans la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne sont, sauf pour ce qui concerne les mesures de sécurité contre les actes de violence, la piraterie aérienne ou la contrebande de stupéfiants, assujettis qu'à une inspection simplifiée. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et des autres taxes similaires.

Article 8

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent l'entrée sur son territoire et la sortie de ce territoire des aéronefs en trafic international ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sur ce territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante qui régissent sur son territoire l'entrée, le séjour et le départ des passagers, équipages, marchandises et courrier, par exemple, les formalités de passeport, de douane, de change et les mesures sanitaires s'appliqueront sur ce territoire aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article 9

1. Pendant le survol du territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises d'une Partie contractante doivent présenter sur leurs ailes les marques nationales et d'immatriculation; doivent également se trouver à bord les certificats d'immatriculation, les certificats de navigabilité ainsi que les autres documents émis par les autorités aéronautiques de la deuxième Partie contractante de même qu'une autorisation de possession d'équipement radio. Les pilotes et les membres d'équipage doivent posséder les propres certificats de capacité non périmés.

2. Tous les documents visés ci-avant sont émis ou reconnus sur le territoire de l'autre partie contractante.

Article 10

1. Si un aéronef de l'une des Parties contractantes fait un atterrissage forcé ou est victime d'un accident sur le territoire de l'autre Partie contractante, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante prendront immédiatement des mesures pour aider l'équipage et les passagers, veilleront à assurer la sécurité de l'aéronef, du courrier, des bagages et des marchandises à bord et prendront les mesures nécessaires pour enquêter sur les circonstances de l'atterrissage forcé ou de l'accident.

2. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui procéderont à l'enquête sur les circonstances de l'atterrissage forcé ou de l'accident informeront celles de l'autre Partie contractante de cette enquête, et les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante se verront accorder toutes facilités pour se faire représenter à l'enquête. Les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui procèdent à l'enquête communiqueront à celles de l'autre Partie contractante le rapport d'enquête dès qu'il sera disponible.

Article 11

Les droits et autres redevances à acquitter pour l'utilisation de chaque aéroport, y compris ses installations, les facilités et services techniques et autres, ainsi que toute redevance pour l'utilisation des facilités et services aéronautiques et de communications, sont calculés conformément aux barèmes et tarifs fixés par la Partie contractante concernée.

Article 12

1. Aux fins de l'exploitation des services convenus, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de l'autre Partie contractante le droit d'affecter du personnel dans les villes de la première Partie contractante où l'entreprise ou les entreprises désignées assurent des vols réguliers.

2. Les membres du personnel visé au présent article doivent être des citoyens des Parties contractantes.

3. Le nombre des membres du personnel de chaque entreprise est déterminé par accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

4. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont, sur le territoire de l'autre Partie contractante et conformément à la législation et à la réglementation de cette partie, le droit de :

- i) Vendre librement dans leurs bureaux leurs propres documents de transport;
- ii) Nommer des agents de vente autorisés de leur choix.

Article 13

1. Les tarifs applicables sur tout service convenu seront fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs d'appréciation pertinents, et notamment des coûts d'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques du service (par exemple, la vitesse et le confort), ainsi que des tarifs des autres entreprises de transport aérien pour toute partie d'une route indiquée. Ces tarifs doivent être fixés conformément aux conditions énoncées ci-après dans le présent article.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article ainsi que les taux des commissions d'agence perçues sur ces tarifs doivent, si possible, être fixés pour chacune des routes indiquées d'un commun accord entre les entreprises désignées intéressées après consultation avec les autres entreprises exploitant tout ou partie de la route. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3. Si les entreprises de transport aérien désignées ne parviennent pas à s'entendre sur un de ces tarifs ou si pour une raison quelconque un tarif ne peut être fixé d'un commun accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel.

4. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis conformément aux dispositions du paragraphe 2 ou au sujet de l'établissement d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

5. Aucun tarif ne peut entrer en vigueur sans être approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

6. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés. Néanmoins, un tarif ne peut être maintenu aux termes du présent paragraphe pour une période de plus de douze mois à compter de la date de son expiration normale.

Article 14

1. Tous les comptes entre les entreprises désignées sont exprimés en devises convertibles.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante le droit de virer sans aucune restriction à son siège, conformément aux règles et réglementations existantes relatives au contrôle des changes, les bénéfices résultant de l'exploitation des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 15

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite constitue une partie intégrante du présent Accord. Sans préjudice du caractère général de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971³, du Protocole pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988⁴, ainsi qu'aux dispositions de toute autre convention relative à la sécurité de l'aviation civile à laquelle les deux Parties contractantes sont Parties.

2. Chacune des Parties contractantes accordera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire afin de prévenir les actes illégaux visant à la capture d'aéronefs civils ainsi que les autres actes illégaux préjudiciables à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et des membres de leur équipage comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, de même que toute autre menace à l'égard de la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties agiront conformément aux dispositions concernant la sécurité aérienne et toutes exigences techniques établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale en tant qu'annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, dans la mesure où lesdites dispositions et exigences sont applicables aux Parties. Elles veilleront à ce que les exploitants d'aéronefs inscrits à leur registre national, les exploitants dont le siège principal ou la résidence permanente se trouve sur leur territoire se conforment auxdites dispositions touchant la sécurité de l'aviation.

4. Chacune des Parties contractantes est convenue que les exploitants desdits aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions et les exigences relatives à la sécurité aérienne — visées au paragraphe 3 ci-dessus — imposées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de ce territoire.

5. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers, les membres d'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, la cargaison et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. En outre, chacune des Parties contractantes examinera favorablement toute demande de l'autre Partie contractante l'invitant à prendre des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

6. En cas d'incidents prenant la forme de la capture illégale d'aéronefs civils, ou de tout autre acte illégal compromettant la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et membres d'équipage, comme celle d'aéroports ou d'installations de

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, p. 479.

navigation aérienne, ou en cas de menace de tels incidents, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant toute autre mesure appropriée pour mettre rapidement fin, en toute sécurité, à tout incident ou menace d'incident de cette nature.

7. Si l'une des Parties contractantes a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions en matière de sécurité aérienne prévues dans le présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec celles de l'autre Partie contractante. A défaut d'aboutir à un accord satisfaisant dans les 15 jours suivant la date de cette demande, elles sont justifiées à suspendre, annuler, limiter ou subordonner à certaines conditions l'autorisation d'exploitation accordée ou les prescriptions techniques imposées à une ou plusieurs entreprises désignées de l'autre Partie contractante. En cas d'urgence, chaque Partie contractante pourra prendre des mesures conservatoires avant l'expiration du délai de 15 jours.

Article 16

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre pour assurer une étroite coopération sur toute question touchant à l'application du présent Accord.

Article 17

Tout différend concernant l'interprétation du présent Accord ou de son annexe sera réglé par voie de négociation directe entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ces négociations commenceront dans les plus brefs délais possibles mais, en tout état de cause, au plus tard soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, à moins que les autorités aéronautiques n'en soient convenues autrement. Si lesdites autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord, le différend sera réglé par la voie diplomatique.

Article 18

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les termes du présent Accord et/ou de son annexe, elle peut demander que soient engagées des consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au sujet de la modification proposée. Les consultations débutent dans un délai de soixante jours à compter de la date de la demande.

2. Les modifications au présent Accord entrent en vigueur une fois confirmées par un échange de notes par la voie diplomatique ou par toute autre méthode choisie par les Parties contractantes. Les modifications à l'annexe peuvent être apportées par accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes et elles entrent en vigueur à la date ou aux dates convenues par lesdites autorités.

Article 19

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre Partie son désir de mettre fin au présent Accord. Le présent Accord prendra fin douze mois à compter de la date de la réception de la notification par l'autre Partie contractante à moins que ladite notification ne soit retirée par voie d'accord mutuel avant l'expiration de ladite période de douze mois.

Article 20

Si les deux Parties contractantes deviennent Parties à toute convention multilatérale dont l'objet est relié au présent Accord, il leur sera loisible de modifier par accord mutuel le présent Accord en conséquence afin de le rendre conforme aux dispositions de ladite convention.

Article 21

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès sa signature.

2. A compter du jour de son entrée en vigueur, le présent Accord entre le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques concernant les vols en transit effectués par l'Aeroflot entre l'URSS et les pays de l'hémisphère occidental avec escales techniques à l'aéroport de Shannon en date du 23 janvier 1980¹, l'Accord de transport aérien entre le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques en date du 29 septembre 1987 et le Mémorandum d'accord l'accompagnant en date du 29 septembre 1987, tel que modifié, prennent fin pour autant qu'ils s'appliquent à l'Irlande et à la Fédération de Russie.

FAIT à Moscou, le 3 mars 1993, en double exemplaire en langues anglaise et russe les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de l'Irlande :

BRIAN COWEN

Pour le Gouvernement
de la Fédération de Russie :

VITALI BORISOVICH YEFIMOV

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1276, p. 391.

ANNEXE

A. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par l'Irlande aux termes du présent Accord jouissent du droit d'exploiter des services aériens sur les routes suivantes dans les deux sens :

- Route A i) Points en Irlande - un point intermédiaire (à l'exclusion de tout point au Royaume-Uni) - Moscou, Saint-Petersbourg et tous autres points à spécifier ultérieurement;
- Route A ii) Dublin - Moscou - points au Japon;
- Route A iii) Shannon - Moscou - points au Japon;
- Route A iv) Points en Irlande - Moscou - Tashkent (aux fins d'atterrissages techniques) - points en Asie du Sud-Est, Australie et Nouvelle-Zélande.

B. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par la Fédération de Russie aux termes du présent Accord jouissent du droit d'exploiter des services aériens sur les routes suivantes dans les deux sens :

- Route B i) Points en Fédération de Russie - un point intermédiaire (à l'exclusion de tout point au Royaume-Uni) - Dublin, Shannon et tous autres points à spécifier ultérieurement;
- Route B ii) Dublin - Moscou - points au Japon;
- Route B iii) Shannon-Moscou - points au Japon;
- Route B iv) Points en Fédération de Russie - Shannon - points dans l'hémisphère occidental.

C. *Notes :*

1) Le droit de l'entreprise ou des entreprises désignées d'une Partie contractante de transporter des passagers, des marchandises et le courrier entre les points sur le territoire de l'autre Partie contractante et les points sur le territoire de tierces parties, de même que les conditions d'exploitation de la route entre l'Irlande et le Japon visée ci-avant feront l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

2) Une seule entreprise peut être désignée par chacune des Parties contractantes pour exploiter les routes entre l'Irlande et le Japon visées aux routes A ii) et iii) et B ii) et iii) ci-avant.

3) Les horaires, les fréquences et le type des aéronefs des entreprises désignées feront l'objet d'arrangements entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

4) Les points en Asie du Sud-Est mentionnés à la route A iv) s'entendent des points au Pakistan, en Inde, au Sri Lanka, au Bangladesh, au Myanmar, en Thaïlande, au Cambodge, au Viet Nam, en Malaisie, à Singapour et en Indonésie.

5) Les vols nolisés, les vols supplémentaires et les vols en dehors des services réguliers exigent une demande préliminaire de la part des entreprises désignées; une telle demande doit être présentée au moins quarante-huit (48) heures avant le départ, sauf les fins de semaine et les jours fériés.