

**No. 55492\***

---

**Ireland  
and  
Ethiopia**

**Air Transport Agreement between the Government of Ireland and the Government of the Federal Democratic Republic of Ethiopia (with annexes). Addis Ababa, 3 November 2014**

**Entry into force:** *20 November 2017 by notification, in accordance with article 20*

**Authentic text:** *English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Ireland, 20 November 2018*

*\*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

---

**Irlande  
et  
Éthiopie**

**Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie (avec annexes). Addis-Abeba, 3 novembre 2014**

**Entrée en vigueur :** *20 novembre 2017 par notification, conformément à l'article 20*

**Texte authentique :** *anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies :** *Irlande, 20 novembre 2018*

*\*Aucun numéro de volume n'a encore été attribué à ce dossier. Les textes disponibles qui sont reproduits ci-dessous sont les textes originaux de l'accord ou de l'action tels que soumis pour enregistrement. Par souci de clarté, leurs pages ont été numérotées. Les traductions qui accompagnent ces textes ne sont pas définitives et sont fournies uniquement à titre d'information.*

[ ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS ]

AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF IRELAND  
AND  
THE GOVERNMENT OF THE FEDERAL DEMOCRATIC  
REPUBLIC OF ETHIOPIA

Preamble

|            |  |
|------------|--|
| Article 1  | Definitions                              |
| Article 2  | Grant of Traffic Rights                  |
| Article 3  | Designation and Revocation               |
| Article 4  | Fair Competition                         |
| Article 5  | Provision of Statistics                  |
| Article 6  | Tariffs                                  |
| Article 7  | Application of Laws & Regulations        |
| Article 8  | Recognition of Certificates and Licences |
| Article 9  | Aviation Safety                          |
| Article 10 | Aviation Security                        |
| Article 11 | Airport Fees and Charges                 |
| Article 12 | Customs Charges and Procedures           |
| Article 13 | Commercial Activities                    |
| Article 14 | Transfer of Funds                        |
| Article 15 | Consultation                             |
| Article 16 | Settlement of Disputes                   |
| Article 17 | Modification                             |
| Article 18 | Registration with ICAO                   |
| Article 19 | Notice of Termination of Agreement       |
| Article 20 | Entry into Force                         |
| Annex 1    |  |
| Annex 2    |  |

**Preamble**

The Government of Ireland and the Government of the Federal Democratic Republic of Ethiopia hereinafter referred to as the “the Contracting Parties”, or “Parties”,

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

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

**Article 1**  
**Definitions**

1. For the purpose of this Agreement:

- (a) the term “aeronautical authorities” means in the case of Ireland, the Minister for Transport, Tourism and Sport, the Irish Aviation Authority and the Commission for Aviation Regulation, as appropriate to their functions and, in the case of the Federal Democratic Republic of Ethiopia, Ministry of Transport, Ethiopian Civil Aviation Authority, or, in both cases any person or body authorised to perform any functions being the responsibility of the said authorities;
- (b) the term “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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof insofar as those annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (c) the term “designated airline” means any airline, which has been designated and authorised in accordance with the provisions of Article 3 of this Agreement;
- (d) the term “EU treaties” means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
- (d) for airlines designated by Ireland, the term “airline” has the same meaning as the term “Community air carrier” in Council Regulation (EEC) No. 1008/08;
- (e) the term “tariffs” means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo 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;
- (f) the terms “territory”, “air service”, “international air service”, and “airline” have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.
- (g) the term “agreed services” means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;
- (h) the term “air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- (i) the term “marketing airline” means an airline that offers air transportation on an aircraft operated by another airline, through code-sharing;
- (j) the term “operating airline” means an airline that operates an aircraft in order to provide air transportation – it may own or lease the aircraft;

- (k) the term “capacity” is the amount(s) of services provided under this Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;
- 2. The Annexes to this Agreement shall form an integral part of the Agreement and any reference to the Agreement shall be understood to include the Annexes, except where otherwise provided for.

**ARTICLE 2**  
**Grant of Traffic Rights**

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in the Route Schedules set out in Annex 1 of this Agreement. Such services and routes are hereinafter called the “agreed services” and the “specified routes” respectively.
- 2. The airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights subject to the relevant provisions of this Agreement:
  - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
  - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
  - (c) to land in the territory of the other Contracting Party, while operating an agreed service on a specified route, the right to embark and disembark international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
- 3. Airlines of each Contracting Party not designated under Article 3 of this Agreement shall enjoy the rights specified in paragraphs 2(a) and (b) of this Article.
- 4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right of taking on, 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 other Contracting Party.

**ARTICLE 3**  
**Designation and Revocation**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the routes specified in Annex 1 and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party at the addresses set out in Annex 2 of this agreement.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, subject to paragraph 3, provided:
  - (a) in the case of an airline designated by Ireland:
    - (i) it is established in the territory of Ireland under the EU Treaties and has received an Operating Licence in accordance with European Union law,
    - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
    - (iii) the airline is owned directly by the European Union Member States or European Free Trade Association Member States and/or by nationals of such States..
  - (b) in the case of an airline designated by the Federal Democratic Republic of Ethiopia:
    - (i) it is established in the territory of by the Federal Democratic Republic of Ethiopia, and is licensed in accordance with the applicable law of the Federal Democratic Republic of Ethiopia;
    - (ii) the Federal Democratic Republic of Ethiopia has and maintains effective regulatory control of the airline; and
    - (iii) the airline is owned directly by Ethiopia and/or its nationals.
  - (c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party considering the application.
3. Each Contracting Party shall have the right to revoke or limit an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the airlines designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary on the exercise of these rights, where:
  - a) In the case an airline designated by Ireland:
    - (i) it is not established in the territory of Ireland under the EU Treaties and has not received an operating licence in accordance with European Union law; or

- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
  - (iii) the airline is not owned directly by the European Union Member States or European Free Trade Association Member States and/or by nationals of such States
  - (iv) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an EU Member State and there is no Air Transport Agreement between Ethiopia and that EU Member State, and that EU Member State has denied traffic rights to an airline designated by Ethiopia.
- b) In the case of an airline designated by the Federal Democratic Republic of Ethiopia:
- (i) it is not established in the territory of the Federal Democratic Republic of Ethiopia; or is not licensed in accordance with the applicable law of the Federal Democratic Republic of Ethiopia ; or
  - (ii) the Federal Democratic Republic of Ethiopia is not maintaining effective regulatory control of the airline;
- c) Such airline is unable to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Contracting Party receiving the designation; or
- d) The airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- e) The airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
4. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (3) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in conformity with Article 15 (Consultation) of this Agreement.
5. In the case of safety matters as provided for in Article 9 (Aviation Safety), the provisions for notification in paragraph (2) of Article 9 shall be deemed to meet the requirements for consultation in paragraph (4) of this Article.

**ARTICLE 4**  
**Fair Competition**

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 (Airport and Similar Charges) of the Convention.
3. Airlines designated by a Contracting Party shall be required to submit their flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. The same procedure shall apply to any modification thereof. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.
4. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
5. Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air transportation.
6. State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the state or by a public or private body designated or controlled by the state. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuels or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.
7. Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.
8. If one Contracting Party has substantiated concerns that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in

providing international air transportation, it shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 (Grant of Traffic Rights) of this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to revoke the operating authorisation, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights.

**ARTICLE 5**  
**Provision of Statistics**

The aeronautical authorities of both Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

**ARTICLE 6**  
**Tariffs**

1. Tariffs for air services operated pursuant to this Agreement shall be established freely and shall not be subject to approval, nor may they be required to be filed.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the airlines of the Contracting Parties shall provide access, on request, to information on historical, existing, and proposed tariffs to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities. Such information shall be treated as commercially sensitive information by the aeronautical authorities.
3. Intervention by the Parties shall be limited to:
  - a) The protection of consumers from tariffs that are excessive or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers;
  - b) The prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to have or is explicitly intended to have the effect of preventing, restricting or distorting competition or excluding a competitor from the route.

**ARTICLE 7**

**Application of Laws & Regulations**

1. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air transport or the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of a Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as formalities regarding passports, visas, immigration permission, customs, currency, health and sanitary measures, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against violence, air piracy and smuggling of controlled or prohibited drugs, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from Customs duties and other similar taxes.

**ARTICLE 8**

**Recognition of Certificates & Licences**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of Ireland, the laws and regulations of the European Union, shall be recognised as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or validated are equal to or above the minimum standards established or which may be established from time to time pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

**ARTICLE 9**  
**Aviation Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days, or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application paragraph (3) of Article 3 (Designation and Revocation) of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 (Recognition of Certificates and Licenses) of the Convention, any aircraft operated by the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to/or from the territory of the State of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representative of the other Contracting Party on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections give rise to:
  - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
  - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 (Recognition of Certificates and Licenses) of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above that minimum standards established pursuant to the Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that designated airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection or series of ramp inspections, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline

operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Where Ireland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

**ARTICLE 10**  
**Aviation Security**

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Servicing International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other Convention relating to the security of Civil Aviation to which both Contracting Parties are Party.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft on their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of Ireland operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Union and have valid Operating Licences in accordance with European Union law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of either Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including in the case of Ireland, European Union law.
5. The Contracting Parties shall provide, upon request, all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

6. Each Contracting Party shall observe security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat.
7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and such other appropriate measures as may be agreed, intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
8. 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 authorisation 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 11**  
**Airport Fees and Charges**

1. The term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the use of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, for their crews, passengers and cargo.
2. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organisations. Reasonable notice of any proposal for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

**ARTICLE 12**  
**Customs Charges and Procedures**

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party, as well as the fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft on arriving in the territory of the other Contracting Party shall, on a reciprocal basis, be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. Fuel, lubricants, spare parts, equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) delivered or which are to be delivered by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the territory of the other Contracting Party for its operational needs shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges and taxes on their arrival, departure and while within the territory of that other Contracting Party.
3. The following shall also be exempt from such customs duties, fees, charges and taxes, with the exception of charges corresponding to services performed:
  - a) aircraft stores (including food and beverages) taken on board aircraft in the territory of either Contracting Party for use on board aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
  - b) spare parts and equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party;
  - c) fuel and lubricants destined for use in the operation of international air services by the designated airline or airlines of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.
4. Supplies referred to in paragraphs 1 to 3 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.
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 other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
6. Baggage and cargo shall also be exempt from all customs and duties and/or taxes and other charges on a reciprocal basis, official documents bearing the emblem of the airlines such as baggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, time tables, promotional items, ground and communications equipment imported into the territory of the State of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airlines of the other Contracting Party.
7. Nothing in this Agreement shall prevent either Contracting Party from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the other Contracting Party that operates between

points in its territory, or in the case of Ireland, another point in the territory of another European Union Member State.

**ARTICLE 13**  
**Commercial Activities**

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the same opportunity as that afforded to the airline or airlines of the other Contracting Party in the territory of that other Contracting Party to employ, subject to the laws and regulations in force, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations in force relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff who are required to support the provision of air services.
3. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall further have the right to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the territory of the other Contracting Party, subject to the laws and regulations of that other Contracting Party.
4. In operating or holding out services under this Agreement, any designated airline or airlines may enter into cooperative marketing arrangements, such as but not limited to code-sharing, with
  - a) any airline or airlines of the Contracting Parties, and
  - b) any airline or airlines of a third country,provided that
  - i) all participants in such arrangements hold the appropriate authority,
  - ii) the arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to the operation or holding out of international air transport, and
  - iii) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.
5. All code-share arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
6. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall be permitted to conduct international air services using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that the aeronautical authorities of the Contracting Party regulating the airlines that is the lessee are satisfied that the operating aircraft and crew leased by that airline meet the operating and safety standards and requirements of this Agreement.

7. Each designated airline or airlines shall have the right to perform its own ground-handling ("self-handling") in the territory of the other Contracting Party or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling in whole or in part. This right may be subject only to restrictions justified by specific constraints of available space or capacity. Each designated airline or airlines shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers. Ground handling activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party, including, in the case of Ireland, European Union law.

**ARTICLE 14**  
**Transfer of Funds**

1. Each Contracting Party shall grant to the airline or airlines designated by the other Contracting Party, permission to transfer without any restriction, to the said airline, in accordance with the rules and regulations existing with regard to currency exchange control, the revenue arising in respect of its operation of the agreed services in the territory of the other Contracting Party.
2. In the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

**ARTICLE 15**  
**Consultations**

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall consult with each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may request consultations, through discussions or correspondence, which shall commence within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both aeronautical authorities agree to an extension of this period.

**ARTICLE 16**  
**Settlement of Disputes**

1. 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 (60) days from the date of receipt of a request for such negotiations, unless otherwise provided for in this Agreement or otherwise agreed by the aeronautical authorities.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days (60) 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 Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of an arbitral body.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article. If either Contracting Party fails to comply with such decision, the other Contracting Party shall have grounds for the application of paragraph (3) of Article 3 (Designation and Revocation) of this Agreement.

**ARTICLE 17**  
**Modification**

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Annex thereto, it may request consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Such consultations shall commence within a period of sixty (60) days of the date of receipt of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes by both Contracting Parties.
2. A modification to the Annex may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall enter into force on the date specified in the modified agreement.

**ARTICLE 18**  
**Registration with ICAO**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organisation.

**ARTICLE 19**  
**Notice of Termination of Agreement**

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation. In such case, this 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 Organisation.

**ARTICLE 20**  
**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification being received through diplomatic channels confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Addis Ababa on 3rd of November 2014, in duplicate, in the English language.

**For the Government of Ireland**

  
\_\_\_\_\_  
SEAN SHERLOCK

**For the Government of the Federal  
Democratic Republic of Ethiopia**

  
\_\_\_\_\_  
GETACHEW MENGISTE

**ANNEX I****3. Route Schedules****Schedule 1**

Routes to be operated by the designated airline of the Federal Democratic Republic of Ethiopia:

| <b>From</b> | <b>To</b> | <b>Intermediate Points</b> | <b>Points Beyond</b> |
|-------------|-----------|----------------------------|----------------------|
| Ethiopia    | Ireland   | Any agreed points          | Any agreed points    |

**Schedule 2**

Routes to be operated by an airline or airlines designated by Ireland:

| <b>From</b> | <b>To</b> | <b>Intermediate Points</b> | <b>Points Beyond</b> |
|-------------|-----------|----------------------------|----------------------|
| Ireland     | Ethiopia  | Any agreed points          | Any agreed points    |

**2. Operation of the Agreed Services**

1. Intermediate and beyond fifth freedom traffic rights shall only be exercised on the above routes by the Designated Airlines of either Contracting Party with the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
2. The Designated Airlines of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.

**ANNEX 2**

**Addresses for Correspondence in connection with this Agreement**

Correspondence for Ireland should be addressed to:

The Secretary General,  
The Department of Transport, Tourism and Sport  
44 Kildare Street,  
Dublin 2,  
Ireland

Fax: +353 1 604 1699

And marked

“For the attention of the “Aviation Services Division”

Correspondence for the Federal Democratic Republic of Ethiopia should be addressed to:

The Director General,  
Ethiopian Civil Aviation Authority,  
Africa Avenue, Bole Road,  
Addis Ababa Bole International Airport,  
P.O. Box 978  
Addis Ababa  
ETHIOPIA

Fax: (+251) 116 65 02 81

[TRANSLATION – TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE  
L'IRLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE  
DÉMOCRATIQUE D'ÉTHIOPIE

Préambule

|                 |   |
|-----------------|---|
| Article premier | Définitions   |
| Article 2       | Octroi de droits de trafic  |
| Article 3       | Désignation et révocation   |
| Article 4       | Concurrence loyale  |
| Article 5       | Mise à disposition de données statistiques                                  |
| Article 6       | Tarifs  |
| Article 7       | Application des lois et règlements  |
| Article 8       | Reconnaissance des certificats et licences                                  |
| Article 9       | Sécurité aérienne   |
| Article 10      | Sûreté aérienne   |
| Article 11      | Droits et redevances aéroportuaires   |
| Article 12      | Frais de douane et procédures   |
| Article 13      | Activités commerciales  |
| Article 14      | Transfert de fonds  |
| Article 15      | Consultations   |
| Article 16      | Règlement des différends  |
| Article 17      | Modifications   |
| Article 18      | Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale |
| Article 19      | Notification de dénonciation de l'Accord                                    |
| Article 20      | Entrée en vigueur   |
| Annexe 1        |   |
| Annexe 2        |   |

*Préambule*

Le Gouvernement de l'Irlande et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie, ci-après dénommés les « Parties contractantes » ou les « Parties »,

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

Désireux de promouvoir leurs relations mutuelles dans le domaine de l'aviation civile et de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord :

- a) Le terme « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de l'Irlande, le Ministre des transports, du tourisme et des sports, l'Autorité de l'aviation irlandaise et la Commission de réglementation de l'aviation, selon leurs fonctions, et, dans le cas de la République fédérale démocratique d'Éthiopie, le Ministère des transports, l'Autorité de l'aviation civile éthiopienne ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions relevant de la responsabilité desdites autorités ;
- b) Le terme « Convention » désigne 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 cette Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes ;
- c) Le terme « entreprise de transport aérien désignée » désigne toute entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord ;
- d) Le terme « traités de l'Union européenne » désigne le Traité sur l'Union européenne et le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- e) Le terme « entreprise de transport aérien » a, pour les entreprises de transport aérien désignées par l'Irlande, la même signification que celle du terme de « Transporteur aérien communautaire » du Règlement (CEE) n° 1008/08 du Conseil ;
- f) Le terme « tarif » désigne le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les prix et conditions applicables aux agences et aux autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération ou des conditions applicables au transport du courrier ;
- g) Les termes « territoire », « service aérien », « service aérien international » et « entreprise de transport aérien » possèdent la même signification que celle qui leur est respectivement attribuée aux articles 2 et 96 de la Convention ;
- h) Le terme « services convenus » désigne les services aériens réguliers assurés sur les routes indiquées à l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement ;
- i) Le terme « transport aérien » désigne le transport public par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
- j) Le terme « compagnie aérienne de commercialisation » désigne une entreprise de transport aérien qui propose un transport aérien sur un aéronef exploité par une autre entreprise de transport aérien, par l'intermédiaire du partage de codes ;
- k) Le terme « compagnie aérienne exploitante » désigne une entreprise de transport aérien qui exploite un aéronef afin d'assurer un transport aérien - elle peut être propriétaire ou locataire de l'aéronef ;
- l) Le terme « capacité » désigne la quantité de services fournis au titre du présent Accord, généralement mesurée en nombre de vols (fréquences), de sièges ou de tonnes de marchandises proposés sur un marché (entre deux villes, ou entre deux pays) ou sur une route aérienne au cours d'une période spécifique, soit quotidienne, hebdomadaire, saisonnière ou annuelle.

2. Les annexes du présent Accord en font partie intégrante et toute référence à ce dernier est entendue comme englobant les annexes, sauf disposition contraire.

### *Article 2. Octroi de droits de trafic*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits prévus dans le présent Accord aux fins de fournir des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans les tableaux de routes figurant à l'annexe 1 du présent Accord. Ces services et routes sont respectivement dénommés ci-après les « services convenus » et les « routes spécifiées ».

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient des droits suivants, sous réserve des dispositions pertinentes du présent Accord :

- a) le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante ;
- b) le droit d'effectuer des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante ;
- c) le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, le droit d'embarquer et le droit de débarquer du trafic international de passagers, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, qui ne sont pas désignées à l'article 3 du présent Accord, bénéficient des droits visés aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article.

4. Aucune disposition du présent Accord n'est réputée conférer à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises et du courrier, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, et à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

### *Article 3. Désignation et révocation*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une entreprise ou des entreprises de transport aérien pour assurer les services convenus sur chacune des routes spécifiées dans l'annexe 1, ainsi que de révoquer ou de modifier ces désignations. Ces désignations sont effectuées par écrit et sont transmises à l'autre Partie aux adresses figurant à l'annexe 2 du présent Accord.

2. Dès réception d'une telle désignation et des demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par l'entreprise de transport aérien désignée, selon la forme et les modalités prescrites, l'autre Partie accorde les autorisations et permissions appropriées, dans un délai de traitement minimal, sous réserve du paragraphe 3, sous réserve :

- a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par l'Irlande :
  - i) qu'elle soit établie sur le territoire de l'Irlande au titre des Traités de l'Union européenne et qu'elle dispose d'une licence d'exploitation, conformément au droit de l'Union européenne ;
  - ii) qu'un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien soit exercé et maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée dans la désignation ;

iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue directement par des États membres de l'Union européenne ou par des États membres de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États ;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République fédérale démocratique d'Éthiopie :

i) qu'elle soit établie sur le territoire de la République fédérale démocratique d'Éthiopie et qu'elle possède une licence en conformité avec le droit applicable en République fédérale démocratique d'Éthiopie ;

ii) que la République fédérale démocratique d'Éthiopie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien ;

iii) que l'entreprise de transport aérien soit détenue directement par l'Éthiopie ou ses ressortissants ;

c) que l'entreprise de transport aérien désignée satisfasse aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie saisie de la demande.

3. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de limiter une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par l'Irlande :

i) lorsqu'elle n'est pas établie sur le territoire de l'Irlande au titre des Traités de l'Union européenne et qu'elle ne dispose pas d'une licence d'exploitation, conformément au droit de l'Union européenne ;

ii) lorsqu'un contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien n'est pas exercé ou n'est pas maintenu par l'État membre de l'Union européenne responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien et lorsque l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée dans la désignation ;

iii) lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas détenue directement par des États membres de l'Union européenne ou par des États membres de l'Association européenne de libre-échange ou par des ressortissants de ces États ;

iv) lorsque l'entreprise de transport aérien possède un certificat de transporteur aérien délivré par un État membre de l'Union européenne et qu'il n'existe aucun accord relatif au transport aérien entre l'Éthiopie et ledit État membre de l'Union européenne, et que ce dernier a refusé d'accorder des droits de trafic à une entreprise de transport aérien désignée par l'Éthiopie ;

b) dans le cas d'une entreprise de transport aérien désignée par la République fédérale démocratique d'Éthiopie :

i) lorsqu'elle n'est pas établie sur le territoire de la République fédérale démocratique d'Éthiopie ; ou lorsqu'elle ne possède pas de licence en conformité avec le droit applicable en République fédérale démocratique d'Éthiopie ;

ii) lorsque la République fédérale démocratique d'Éthiopie n'assure pas de contrôle réglementaire effectif de l'entreprise de transport aérien ;

c) lorsque l'entreprise de transport aérien n'est pas en mesure de fournir la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements

normalement et raisonnablement appliqués, conformément à la Convention, à l'exploitation de services aériens internationaux par la Partie contractante qui reçoit la désignation ;

d) lorsque l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits ;

e) lorsque, de toute autre manière, l'entreprise de transport aérien ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

4. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation ou de suspension ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 3 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante, conformément à l'article 15 (Consultation) du présent Accord.

5. Dans le cas de questions portant sur la sécurité prévues à l'article 9 (Sécurité aérienne), les dispositions relatives à la notification du paragraphe 2 de l'article 9 sont réputées satisfaire à l'exigence de consultation du paragraphe 4 du présent article.

#### *Article 4. Concurrence loyale*

1. Chaque Partie contractante offre aux entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes la possibilité de se livrer une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante autorise chaque entreprise de transport aérien désignée à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En harmonie avec le présent droit, aucune des Parties contractantes ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou le type ou les types d'aéronefs exploités par les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, sauf pour des raisons de douane ou des motifs techniques, opérationnels ou écologiques dans des conditions uniformes respectant les dispositions de l'article 15 (Redevances d'aéroport et droits similaires) de la Convention.

3. Il est demandé aux entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes de soumettre leurs plans d'organisation des vols à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au moins trente jours avant la date prévue de leur entrée en vigueur. La même procédure s'applique à toute modification de ces plans. Dans des cas particuliers, ce délai peut être réduit sous réserve du consentement desdites autorités.

4. Aucune des Parties contractantes ne permet à son ou à ses entreprises de transport aérien désignées, soit en conjonction avec une ou d'autres entreprises, soit séparément, d'utiliser sa position dominante sur le marché d'une manière susceptible d'affaiblir sérieusement un concurrent ou de l'exclure d'une route.

5. Aucune des Parties contractantes ne fournit ni n'autorise une subvention publique ou un soutien public pour son entreprise ou ses entreprises de transport aérien désignées, d'une façon qui nuirait à la concurrence loyale des entreprises de transport aérien de l'autre Partie et les empêcherait de lutter à armes égales pour fournir des services de transport aérien international.

6. Une subvention ou un soutien public s'entend de la fourniture d'un soutien, sur une base discriminatoire, à une entreprise de transport aérien désignée, directement ou indirectement, par l'État ou par un organisme public ou privé désigné ou contrôlé par l'État. Sans que cette liste soit

limitative, il peut s'agir de prise en charge des pertes opérationnelles, de la fourniture de capital, de dons ou de prêts non remboursables et accordés à des conditions privilégiées, de l'octroi d'avantages financiers en abandonnant les bénéfices ou le recouvrement des dettes, du remboursement des fonds publics utilisés, d'exonérations fiscales, de compensations pour les charges financières imposées par les autorités publiques, d'un accès discriminatoire aux installations aéroportuaires, aux carburants ou à d'autres installations nécessaires à l'exploitation normale des services aériens.

7. Lorsqu'une Partie contractante fournit une subvention ou un soutien public à une entreprise de transport aérien désignée pour les services exploités au titre du présent Accord, elle exige que ladite entreprise identifie la subvention ou le soutien clairement et séparément dans ses comptes.

8. Si une Partie contractante a des raisons fondées de craindre que ses entreprises de transport aérien désignées fassent l'objet de discriminations ou de pratiques déloyales, ou qu'une subvention ou qu'un soutien envisagé ou fourni par l'autre Partie contractante nuirait ou nuit déjà à la concurrence loyale des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante et les empêche de lutter à armes égales pour fournir des services de transport aérien international, elle a le droit de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 (Octroi de droits de trafic) du présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, de révoquer la licence d'exploitation ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires.

#### *Article 5. Mise à disposition de données statistiques*

Les autorités aéronautiques des deux Parties se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic effectué sur les services convenus.

#### *Article 6. Tarifs*

1. Les tarifs relatifs aux services aériens exploités au titre du présent Accord sont établis librement et ne sont soumis à aucune approbation, ni ne peuvent faire l'objet d'une obligation de dépôt.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les entreprises de transport aérien des Parties contractantes accordent, sur demande, aux autorités aéronautiques de ces dernières, l'accès aux informations concernant les tarifs passés, actuels et proposés, d'une manière et sous une forme jugées acceptables par ces autorités aéronautiques. Ces informations sont traitées par les autorités aéronautiques comme des informations commercialement sensibles.

3. L'intervention des Parties se limite à :

- a) la protection des consommateurs contre des tarifs excessifs ou déraisonnablement restrictifs, du fait soit d'un abus de position dominante, soit de pratiques concertées entre les transporteurs aériens ;
- b) la prévention de tarifs dont l'application constitue un comportement anticoncurrentiel qui a ou est susceptible d'avoir ou est clairement censé avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser la concurrence ou d'exclure un concurrent de la route.

*Article 7. Application des lois et règlements*

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés au transport aérien international, ou à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs à l'intérieur de ses frontières, s'appliquent à tout aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire ainsi que le départ de celui-ci des passagers, des équipages, des marchandises et du courrier, telles que les formalités concernant les passeports, les visas, l'autorisation d'immigrer, les douanes, les monnaies, la santé et les mesures sanitaires, s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux marchandises et au courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, les bagages, les marchandises et le courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à ces fins ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté contre la violence, la piraterie aérienne et la contrebande de stupéfiants placés sous contrôle ou interdits. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés de droits de douane et de taxes similaires.

*Article 8. Reconnaissance des certificats et licences*

1. Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets de capacité et les licences délivrés ou validés conformément aux lois et règlements d'une Partie contractante, y compris, dans le cas de l'Irlande, les lois et règlements de l'Union européenne, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante, pour autant que les conditions régissant la délivrance ou la validation de ces certificats ou licences soient équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies ou qui pourraient à tout moment être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins du survol de son territoire, la validité des brevets de capacité et licences délivrés ou validés à l'intention de ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

*Article 9. Sécurité aérienne*

1. Chaque Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations à propos des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tous les domaines relatifs aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Ces consultations se tiennent dans les trente jours suivant cette demande.

2. Si après de telles consultations, l'une des Parties contractantes considère que l'autre Partie n'applique pas ou ne fait pas respecter effectivement, dans un quelconque domaine, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales définies à cette date en application de la Convention, elle notifie à cette autre Partie son opinion et les mesures qu'elle juge nécessaires pour respecter ces normes et ladite autre Partie prend les mesures correspondantes appropriées. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans les quinze jours ou tout autre délai plus long décidé d'un commun accord, cela constitue un motif pour l'application du paragraphe 3 de l'article 3 (Désignation et révocation) du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations visées à l'article 33 (Reconnaissance des certificats et licences) de la Convention, tout aéronef exploité par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante pour des services à destination ou en provenance du territoire de l'État de l'autre Partie contractante peut faire l'objet d'une inspection par le représentant autorisé de l'autre Partie contractante, à bord et à l'extérieur de l'aéronef, pour vérifier la validité de celui-ci et de ses équipements (inspection dénommée dans le présent article « inspection sur l'aire de trafic »), à condition que cela ne provoque pas de retard excessif.

4. Si une inspection ou une série d'inspections sur l'aire de trafic donnent des raisons sérieuses de penser :

- a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales établies à cette date en application de la Convention ;
- b) que les normes de sécurité établies à cette date conformément à la Convention ne sont pas appliquées ou respectées effectivement,

la Partie contractante qui procède à l'inspection, aux fins de l'application des dispositions de l'article 33 (Reconnaissance des certificats et licences) de la Convention, est libre de conclure que les conditions dans lesquelles les certificats ou licences concernant cet aéronef ou l'équipage de cet aéronef ont été délivrés ou validés, ou les conditions dans lesquelles cet aéronef est exploité ne sont pas d'un niveau équivalent ou supérieur aux normes minimales établies en application de la Convention.

5. Si, dans le cas où l'accès aux fins d'entreprendre une inspection sur l'aire de trafic d'un aéronef exploité par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, conformément au paragraphe 3 ci-dessus, est refusé par le représentant de cette entreprise ou de ces entreprises de transport aérien désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire qu'il existe des raisons sérieuses du type visé au paragraphe 4 susmentionné et d'en tirer les conclusions qui y sont mentionnées.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation délivrée à des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante si elle conclut, à la suite d'une inspection ou d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'il est nécessaire d'agir immédiatement pour la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

7. Toute mesure prise par l'une des Parties contractantes conformément aux dispositions énoncées au paragraphe 2 ou au paragraphe 6 du présent article est levée dès que les motifs pour lesquels elle a été prise ont disparu.

8. En cas de désignation par l'Irlande d'une entreprise de transport aérien dont le contrôle réglementaire est exercé et maintenu par un autre État membre de l'Union européenne, les droits de l'autre Partie contractante en vertu du présent article s'appliquent également à l'adoption, à l'exercice ou au respect des normes de sécurité par cet autre État membre de l'Union européenne, et à l'autorisation d'exploitation de l'entreprise de transport aérien en question.

#### *Article 10. Sûreté aérienne*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes agissent en pleine conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, et de toute autre convention relative à la sûreté de l'aviation civile à laquelle les deux Parties contractantes sont parties.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en annexe à la Convention de Chicago, dans la mesure où celles-ci s'appliquent aux Parties contractantes ; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants d'aéronefs dont l'établissement principal ou la résidence permanente est situé sur leur territoire, ou dans le cas de l'Irlande, des exploitants d'aéronefs établis sur son territoire en vertu du Traité instituant l'Union européenne et disposant de licences d'exploitation valides conformément au droit de l'Union européenne, ainsi que des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer, pour le départ ou pendant leur séjour sur le territoire de l'une des Parties contractantes, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation conformes à la législation en vigueur dans ce pays, y compris, dans le cas de l'Irlande, le droit de l'Union européenne.

5. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation.

6. Chaque Partie contractante observe les dispositions relatives à la sûreté prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur le territoire de cette autre Partie contractante et prend des mesures adéquates pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main, ainsi que des marchandises et des provisions de bord de l'aéronef, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises en cas de menace particulière.

7. En cas d'acte ou de menace de capture illicite d'aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications, et toutes autres mesures appropriées convenues, visant à mettre fin de manière rapide et sûre à de tels actes ou menaces.

8. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sûreté aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'un accord satisfaisant dans les quinze jours suivant la date de cette demande constitue un motif légitime pour refuser, révoquer, limiter ou assortir de conditions l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une entreprise ou d'entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

*Article 11. Droits et redevances aéroportuaires*

1. Le terme « redevances d'usage » désigne les redevances qu'imposent ou permettent d'imposer les autorités compétentes aux entreprises de transport aérien pour l'utilisation des aéroports ou de leurs installations, ou des installations de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes, au profit des aéronefs, de leur équipage, des passagers et des marchandises.

2. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces entreprises de transport aérien. Toute proposition de modification des redevances d'usage est notifiée dans des délais raisonnables aux utilisateurs concernés afin de leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que ces modifications ne deviennent effectives. De plus, chaque Partie contractante encourage les autorités qui facturent les redevances et les utilisateurs à échanger des informations appropriées relatives aux redevances d'usage.

*Article 12. Frais de douane et procédures*

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ainsi que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement et les provisions (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord de ceux-ci à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie sont exempts, par voie de réciprocité, de tous droits de douane, frais d'inspection ou autres redevances et taxes, à condition que cet équipement et ces fournitures restent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement et les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) livrés ou devant être livrés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante pour les besoins de son exploitation sont exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances et taxes à leur arrivée, à leur départ et lors de leur séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Sont également exonérés de ces droits de douane, frais, redevances et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de services :

- a) les provisions de bord (y compris la nourriture et les boissons) embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour une utilisation à bord des aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ;
- b) les pièces de rechange et l'équipement introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ;
- c) les carburants et les lubrifiants destinés à une exploitation en service aérien international par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, même si

ceux-ci doivent être consommés pendant la partie du voyage effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

4. Il peut être exigé que les fournitures visées aux paragraphes 1 et 3 du présent article soient gardées sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

5. L'équipement de bord ordinaire, ainsi que le matériel et les fournitures restant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

6. Sont également exonérés de tous droits ou taxes et autres redevances, par voie de réciprocité, les bagages et les marchandises, ainsi que les documents officiels portant l'emblème des entreprises de transport aérien tels que les étiquettes des bagages, les billets d'avion, les connaissements aériens, les cartes d'embarquement, les horaires, les articles promotionnels, les équipements au sol et le matériel de communication importés sur le territoire de l'État de l'une des Parties contractantes en vue d'un usage exclusif par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

7. Aucune disposition du présent Accord n'empêche l'une des Parties contractantes d'imposer, de façon non discriminatoire, des impôts, des taxes, des droits, des honoraires ou des frais pour la fourniture de carburant sur son territoire destiné à être utilisé dans un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante qui exploite les services entre des points situés sur son territoire, ou dans le cas de l'Irlande, un autre point situé sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne.

### *Article 13. Activités commerciales*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante bénéficient des mêmes conditions que celles accordées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante sur le territoire de cette dernière, afin d'employer, sous réserve des lois et règlements en vigueur, le personnel technique et commercial pour l'exécution des services convenus sur les routes spécifiées et aux fins d'établir et de gérer des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément aux lois et règlements en vigueur relatifs à l'entrée, à la résidence et à l'emploi, de faire entrer et de maintenir sur le territoire de cette autre Partie contractante le personnel dirigeant, commercial, technique, d'exploitation et autres spécialistes qui sont nécessaires pour assurer la prestation des services aériens.

3. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont également le droit d'émettre tous types de documents de transport et de réaliser de la publicité et de la promotion commerciales sur le territoire de l'autre Partie contractante, sous réserve des lois et règlements de cette dernière.

4. Dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation des services visés par le présent Accord, toute entreprise ou toutes entreprises de transport aérien désignées peuvent conclure des accords de coopération commerciale, tels que, mais sans s'y limiter, de partage de codes, avec :

- a) toute entreprise ou toutes entreprises de transport aérien des Parties contractantes ;
- b) toute entreprise ou toutes entreprises de transport aérien d'un pays tiers,

sous réserve :

- i) que tous les participants à ces accords détiennent les autorisations appropriées ;
- ii) que les accords satisfassent aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par les Parties contractantes à l'exploitation ou à la prestation d'un transport aérien international ;
- iii) qu'en ce qui concerne chaque billet vendu, l'acheteur soit informé, au point de vente, du nom de l'entreprise de transport aérien qui exploitera chaque secteur du service.

5. Tout accord de partage de codes est soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

6. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à réaliser des services aériens internationaux en ayant recours à des aéronefs (ou des aéronefs et leurs équipages) loués auprès de toute entreprise, y compris auprès d'autres entreprises de transport aérien, sous réserve que les autorités aéronautiques de la Partie contractante réglementant l'entreprise de transport aérien qui est le locataire aient établi à leur satisfaction que les aéronefs d'exploitation et les équipages loués par cette dernière satisfassent aux normes d'exploitation et de sécurité ainsi qu'aux exigences du présent Accord.

7. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit d'assurer ses propres services d'escales (« services autogérés ») sur le territoire de l'autre Partie contractante ou, à son gré, d'opérer une sélection parmi des fournisseurs concurrents qui offrent, en tout ou en partie, des services d'escale. Ce droit ne peut être soumis qu'à des restrictions justifiées par des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles. Chaque entreprise de transport aérien désignée est traitée de manière non discriminatoire en ce qui concerne l'accès aux services autogérés ainsi qu'aux services d'escale assurés par un ou plusieurs fournisseurs. Les activités de services d'escale sont effectuées conformément aux lois et règlements de chaque Partie contractante, y compris, dans le cas de l'Irlande, au droit de l'Union européenne.

#### *Article 14. Transfert de fonds*

1. Chaque partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, l'autorisation de transférer sans aucune restriction, à ladite ou auxdites entreprises, conformément aux règles et réglementations existantes en matière de contrôle d'échange de devises, les recettes provenant de l'exploitation des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Dans le cas où un accord spécial régissant le transfert de fonds entre les deux Parties contractantes existe, celui-ci prévaut.

#### *Article 15. Consultations*

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consultent de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin de veiller à ce que les dispositions du présent Accord soient appliquées et respectées de façon satisfaisante.

2. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent demander à engager des consultations, par voie de discussions ou de correspondance, lesquelles débutent dans les soixante jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux autorités aéronautiques ne conviennent d'une prolongation de cette période.

*Article 16. Règlement des différends*

1. Tout différend lié à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de ses annexes est réglé par des négociations directes entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ces négociations débutent dès que possible, et dans tous les cas au plus tard soixante jours à compter de la date de réception d'une demande de négociations, sauf disposition contraire prévue au présent Accord ou autrement convenu par les autorités aéronautiques.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend pour décision à une personne ou à un organisme ou, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le différend peut être soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, dont un est désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante jours qui suivent la date de la réception par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'une notification de l'autre Partie, transmise par la voie diplomatique, demandant un arbitrage du différend, et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers et agit en tant que Président de l'instance arbitrale.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une telle décision, l'autre Partie contractante dispose d'un motif pour appliquer le paragraphe 3 de l'article 3 (Désignation et révocation) du présent Accord.

*Article 17. Modifications*

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier l'une quelconque des dispositions du présent Accord, y compris ses annexes, elle peut demander à engager des consultations entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, en rapport à la modification proposée. Ces consultations commencent dans les soixante jours suivant la date de réception de la demande. Toutes modifications ainsi convenues entrent en vigueur une fois qu'elles ont été confirmées par un échange de notes diplomatiques par les deux Parties contractantes.

2. Les modifications apportées aux annexes peuvent être faites par entente directe entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et entrent en vigueur à la date mentionnée dans l'accord modifié.

*Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et toutes les modifications qui lui sont apportées doivent être enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19. Notification de dénonciation de l'Accord*

1. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord ; une telle notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord prend fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, sauf si la notification de dénonciation est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

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

*Article 20. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur à la date de réception, par voie diplomatique, de la notification écrite la plus tardive confirmant l'accomplissement de l'ensemble des procédures internes respectives des Parties contractantes, requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord.

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

FAIT à Addis-Abeba le 3 novembre 2014 en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de l'Irlande :

SEAN SHERLOCK

Pour le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie :

GETACHEW MENGISTE

## ANNEXE 1

## 3. Tableaux de routes

Tableau 1

Routes exploitées par l'entreprise de transport aérien désignée de la République fédérale démocratique d'Éthiopie :

| Origine  | Destination | Points intermédiaires | Points au-delà       |
|----------|-------------|-----------------------|----------------------|
| Éthiopie | Irlande     | Tous points convenus  | Tous points convenus |

Tableau 2

Routes exploitées par une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'Irlande :

| Origine | Destination | Points intermédiaires | Points au-delà       |
|---------|-------------|-----------------------|----------------------|
| Irlande | Éthiopie    | Tous points convenus  | Tous points convenus |

## 2. Exploitation des services convenus

1. Les droits de trafic en des points intermédiaires et au-delà de la cinquième liberté ne sont exercés sur les routes susmentionnées par les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent, sur l'un quelconque des vols ou sur tous les vols, et à leur discrétion, effectuer des vols soit dans l'une ou l'autre des directions, soit dans les deux directions ; desservir des points intermédiaires et des points au-delà sur les routes, quels que soient la combinaison et l'ordre ; ne pas faire escale à un point quelconque, ou à tous les points, intermédiaire(s) ou au-delà ; mettre fin à leurs services sur le territoire de l'autre Partie contractante ou en tout point au-delà de ce territoire ; desservir des points situés sur le territoire de chaque Partie contractante, quelle que soit la combinaison ; transférer le trafic de tout aéronef qu'elles utilisent vers tout autre aéronef, à tout point, ou en tous points, de la route ; combiner des numéros de vols différents pour une même exploitation d'aéronef et utiliser des aéronefs qu'elles possèdent ou qu'elles louent.

ANNEXE 2

Adresses pour la correspondance relative au présent Accord

La correspondance pour l'Irlande doit être adressée à :

The Secretary General,  
The Department of Transport, Tourism and Sport  
44 Kildare Street,  
Dublin 2,  
Ireland

Fax : +353 1 604 1699

et marquée :

« For the attention of the Aviation Services Division »

La correspondance pour la République fédérale démocratique d'Éthiopie doit être adressée à :

The Director General,  
Ethiopian Civil Aviation Authority,  
Africa Avenue, Bole Road,  
Addis Ababa Bole International Airport,

P. O. Box 978

Addis Ababa

ETHIOPIA

Fax : (+251) 116 65 02 81