

**No. 27555**

---

**FRANCE**  
**and**  
**UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS**

**Air Transport Agreement (with annexes). Signed at Paris on  
26 June 1958**

**Exchange of letters constituting an agreement amending the  
above-mentioned Agreement. Moscow, 8 June and 6 July  
1989**

*Authentic texts: French and Russian.*

*Registered by France on 20 September 1990.*

---

**FRANCE**  
**et**  
**UNION DES RÉPUBLIQUES  
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexes). Signé à  
Paris le 26 juin 1958**

**Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord  
susmentionné. Moscou, 8 juin et 6 juillet 1989**

*Textes authentiques : français et russe.*

*Enregistrés par la France le 20 septembre 1990.*

ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOVIÉTIQUES SOCIALISTES

Le Gouvernement de la République Française

et le

Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes,

désireux de conclure un accord en vue de l'établissement de transports aériens, ont désigné à cet effet des plénipotentiaires, lesquels sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement les droits énumérés à l'Annexe I au présent Accord en vue de l'établissement des services aériens prévus dans ladite Annexe (et ci-après désignés sous le nom de "services agréés")<sup>2</sup>

Article 2

1. Les services agréés pourront être mis en exploitation lorsque chacune des deux Parties Contractantes aura désigné une entreprise de transport aérien pour les exploiter.

2. Toutes les questions commerciales et techniques relatives à l'exploitation des lignes et au transport des passagers, bagages, marchandises et courrier sur les services agréés, ainsi que toutes les questions concernant la coopération commerciale, en particulier l'établissement des horaires, de la fréquence du trafic, des tarifs de transport, des services techniques des aéronefs au sol, des modalités de règlement financier, feront l'objet d'une entente entre les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 26 juin 1958 par la signature, conformément à l'article 16.

L'entente réalisée entre les entreprises désignées et toutes modifications qui y seront apportées devront être soumises à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

3. Pour l'exploitation des services agréés prévus au présent Accord :

a) La capacité totale mise en oeuvre sur les services agréés sera adaptée aux besoins du trafic. En cas de variation de la demande de trafic, les entreprises désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour répondre à ces variations. Elles auront à en rendre compte immédiatement à leurs Autorités aéronautiques respectives.

b) La capacité visée à l'alinéa a) ci-dessus sera répartie également entre les entreprises désignées soviétique et française exploitant les services agréés.

c) Au cas où les Autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes renonceraient à utiliser soit une fraction soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été concédée, elles s'entendront avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante en vue de transférer à celle-ci, pour un temps déterminé, la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elles disposent dans la limite prévue. Les Autorités qui auront transféré tout ou partie de leurs droits pourront à tout moment les reprendre.

d) Des vols supplémentaires et exceptionnels pourront être effectués sur demande préalable présentée à cet effet par l'entreprise de transport aérien intéressée ; ladite demande devra être déposée 24 heures au moins avant le départ de l'aéronef.

4. Les Autorités aéronautiques s'engagent à échanger leurs statistiques de trafic concernant les services agréés.

### Article 3

1. Les itinéraires que devront emprunter les aéronefs assurant lesdits services ainsi que les couloirs de franchissement des frontières des deux Etats seront déterminés par chacune des Parties Contractantes sur son territoire respectif.

2. En vue d'assurer la sécurité des vols sur les services agréés, chacune des Parties Contractantes fera bénéficier les aéronefs de l'autre Partie Contractante, pour leur permettre d'accomplir leur service, des moyens nécessaires dont elle dispose dans le domaine de la radio, de la signalisation lumineuse, de la météorologie ou autres. Elle communiquera également à l'autre Partie Contractante des renseignements sur ces moyens ainsi que des informations relatives aux aérodromes de destination et aux aérodromes de dégagement sur lesquels les aéronefs pourront atterrir ainsi qu'à l'itinéraire qu'ils devront emprunter sur son territoire.

3. Les questions relatives à la sécurité des vols sont examinées dans l'Annexe 2 au présent Accord. Elles relèvent de la compétence des Services de l'Aéronautique Civile des Parties Contractantes.

4. Des modifications à ladite Annexe pourront être apportées ultérieurement, par accord écrit entre les Services de l'Aéronautique Civile des deux Parties Contractantes.

### Article 4

1. Le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange et l'équipement normal et de secours qui sont introduits par une entreprise de transport aérien désignée par une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et cela uniquement pour les besoins de l'exploitation des aéronefs, seront entreposés en exonération des droits de douane et autres droits et taxes sous un régime douanier approprié.

2<sup>o</sup> Tout aéronef utilisé sur les services agréés ainsi que les réserves de carburant et de lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement et le ravitaillement se trouvant à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par une des Parties Contractantes, seront, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de droits de douane et autres droits et taxes, même au cas où des approvisionnements seraient employés par lesdits aéronefs pendant le survol de ce territoire.

3<sup>o</sup> Les documents imprimés destinés à la publicité seront également exonérés des droits de douane et autres droits et taxes.

#### Article 5

1. Les lois et règlements de chacune des Parties Contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie dudit territoire des aéronefs affectés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation de ces aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties Contractantes régissant sur son territoire l'entrée ou la sortie des passagers, équipages, ou marchandises transportés par les aéronefs et, en particulier, les règlements relatifs aux passeports, aux douanes, aux changes, au contrôle sanitaire et à la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages et marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, à leur arrivée sur le territoire de ladite Partie Contractante ou à leur sortie de ce territoire.

3. Chaque Partie Contractante devra communiquer à l'autre Partie Contractante copie des lois et règlements en vigueur dont il est question dans cet article.

4. Les manuels techniques d'exploitation des aéronefs et les manuels de navigation de ligne ou les consignes d'utilisation en tenant lieu devront être déposés aux Services officiels compétents de l'autre Partie Contractante.

#### Article 6

1. Nonobstant les dispositions de l'article 5 du présent Accord, les visas des équipages et des personnels complémentaires de bord des aéronefs assurant les services agréés seront délivrés à l'avance avec une validité de six mois minimum pour le nombre d'équipages nécessaire à l'entreprise de chaque Partie Contractante.

2. Les équipages utilisés pour les services agréés pourront séjourner librement à Paris ou à Moscou ou dans la ville la plus proche de l'Aéroport de dégagement utilisé, le temps nécessaire pour leur permettre de repartir par l'aéronef par lequel ils sont arrivés et au plus tard par le prochain vol régulier de leur entreprise.

#### Article 7

1. Tout aéronef utilisé pour les services agréés devra :

- a) porter ses propres marques de nationalité et d'immatriculation ;
- b) être muni des documents suivants :
  - 1) son certificat d'immatriculation,
  - 2) son certificat de navigabilité,
  - 3) les licences ou certificats propres à chaque membre de l'équipage,
  - 4) les licences radio de l'appareil,
  - 5) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et leurs lieux d'embarquement et de destination,
  - 6) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de chargement,

- 7) les manuels techniques d'exploitation et les manuels de navigation de ligne ou consignes d'utilisation en tenant lieu,
- 8) les documents de préparation du vol (plan de vol, devis de poids et de centrage).

2. Tous les documents ci-dessus qui auront été délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables sur le territoire de l'autre Partie Contractante, sous réserve des dispositions de l'article 5 du présent Accord.

#### Article 8

1. En cas d'accident survenu à un aéronef de l'entreprise désignée par une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante, les Autorités aéronautiques de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle l'événement est survenu devront :

- a) donner toute assistance qui pourrait être nécessaire à l'équipage et aux passagers,
- b) informer sans délai les Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante des détails et circonstances de l'accident,
- c) assurer toute mesure de sécurité de l'appareil et de son contenu y compris la poste, les bagages et le fret,
- d) mener une enquête sur les circonstances de l'accident,
- e) donner aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante toutes facilités pour participer à l'enquête et permettre l'accès de l'aéronef à leurs représentants accrédités ainsi qu'à ceux de l'entreprise exploitant l'aéronef,
- f) libérer l'aéronef et son contenu dès qu'ils ne sont plus nécessaires à l'enquête,

g) adresser aux Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante le rapport d'enquête aussitôt que possible.

2. Les membres de l'équipage de l'aéronef accidenté et l'entreprise exploitante devront se conformer à toutes les règles appliquées sur le territoire où l'accident est survenu, notamment en ce qui concerne les renseignements à fournir aux enquêteurs.

#### Article 9

1. Les taxes ou autres redevances afférentes à l'utilisation, sur le territoire de chacune des Parties Contractantes, des aéroports, de leurs installations et des moyens techniques, seront acquittées par l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante, sur la base des taux et tarifs officiels en vigueur sur ledit territoire.

2. Au cas où des prestations particulières seraient effectuées pour le compte d'une entreprise, les redevances correspondant au service rendu seraient à la charge de cette entreprise, au tarif habituel de l'aéroport.

#### Article 10

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante le droit de maintenir sur son territoire l'effectif de personnel technique et commercial nécessaire à cette entreprise pour l'exploitation des services agréés. Cet effectif sera fixé par entente entre les Autorités aéronautiques.

2. Les représentants visés au présent article, leurs adjoints ainsi que les membres d'équipage des aéronefs appartenant aux entreprises désignées devront être ressortissants des Parties Contractantes. Ils seront soumis dans chacun des deux pays aux lois



et règlements en vigueur concernant l'entrée et le séjour des étrangers.

#### Article 11

1. Chaque entreprise désignée par l'une ou l'autre Partie Contractante pourra transférer librement à son siège, par la voie de l'accord de paiement franco-soviétique en vigueur, les sommes qui lui reviendront, conformément aux arrangements comptables conclus entre les entreprises.

2. Ces sommes seront librement transférables et ne seront sujettes à aucune taxe ni retenue.

3. Les passagers, lorsqu'ils achèteront leurs billets, soit en France, soit en U.R.S.S., pour le parcours entre les deux pays, devront avoir la possibilité d'emprunter, soit Aéroflot, soit Air-France.

4. Les passagers, quelle que soit leur nationalité, auront la libre faculté d'acheter des billets pour les services agréés, en francs français en France ou en roubles en U.R.S.S., pour autant que la réglementation des Offices des Changes ne s'y oppose pas.

5. Les principes énoncés aux paragraphes 3 et 4 du présent article s'appliqueront également au fret.

#### Article 12

1. Les recettes et bénéfices provenant de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien désignée ne sont imposables que dans le territoire de la Partie Contractante où se trouve le siège social de l'entreprise.

2. Cette disposition s'applique également lorsque l'entreprise participe à un pool financier.

#### Article 13

Si l'entreprise désignée par l'une des Parties Contractantes est empêchée d'assurer son service par suite du refus des Etats tiers intéressés d'autoriser le survol de leur territoire, l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante ne pourra pas assurer son propre service tant que cette autorisation n'aura pas été obtenue, à moins d'accord en sens contraire intervenant sur ce point entre les Parties Contractantes.

#### Article 14

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, tous les arrangements antérieurs passés entre les Parties Contractantes en vue de l'établissement de services aériens seront réputés caducs.

#### Article 15

1. Les Autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante pourront à tout moment demander à se consulter avec les Autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

2. Les modifications qui seraient apportées à l'Accord proprement dit et au tableau des services agréés devront faire l'objet d'un échange de notes diplomatiques.

#### Article 16

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature et restera valable aussi longtemps qu'une des Parties Contractantes n'aura pas notifié à l'autre Partie Contractante son intention de le dénoncer. En cas de dénonciation, l'Accord cessera d'être en vigueur six mois après la date de la notification à l'autre Partie Contractante.

Fait à Paris, le vingt-six juin 1958  
en deux exemplaires originaux, l'un et l'autre en langues française  
et russe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement  
de la République Française :

[*Signé — Signed*]<sup>1</sup>

[*Signé — Signed*]<sup>2</sup>

Pour le Gouvernement  
de l'Union des Républiques  
Soviétiques Socialistes :

[*Signé — Signed*]<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Signé par Louis Joxe — Signed by Louis Joxe.

<sup>2</sup> Signé par Pierre Moroni — Signed by Pierre Moroni.

<sup>3</sup> Signé par Paval Jigarev — Signed by Pavel Jigarev.

## A N N E X E I

À l'Accord entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes en date du 26 juin 1958  
relatif aux transports aériens

1. Le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes désigne la Direction Générale de l'Aviation Civile près le Conseil des Ministres de l'U.R.S.S. (Aéréflot) pour exploiter les lignes aériennes visées au Tableau I de la présente Annexe.

2. Le Gouvernement de la République Française désigne la Compagnie Air-France pour exploiter les lignes aériennes visées au Tableau II de la présente Annexe.

3. L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de la République Française bénéficiera, sur le territoire de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes, aux points mentionnés au Tableau II, du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises, ainsi que d'utiliser les aérodromes de dégagement et les installations permettant d'assurer les services agréés.

4. L'entreprise de transport aérien désignée par le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes bénéficiera, sur le territoire français, aux points mentionnés au Tableau I, du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international, des passagers, du courrier et des marchandises, ainsi que d'utiliser les aérodromes de dégagement et les installations permettant d'assurer les services agréés.

5. Chacune des Parties Contractantes dispose du droit d'effectuer, sur les services agréés, des transports entre son territoire et des points en pays tiers situés sur l'itinéraire emprunté par lesdits services.

En outre, des droits de trafic sur les services agréés entre des points situés sur le territoire d'Etats tiers et le terri-

toire de l'autre Partie Contractante pourront être attribués par échange de notes diplomatiques.

6. Les dispositions de l'Annexe I ainsi que les services agréés figurant aux Tableaux I et II de ladite Annexe pourront être modifiées d'un commun accord par les Parties Contractantes pendant toute la durée de validité du présent Accord.

SERVICES AGRÉÉSTableau IPour les aéronefs soviétiques

MOSCOU - PARIS et retour,  
soit directement, soit via des points intermédiaires en territoire  
étranger, sous réserve pour ces derniers de l'accord des pays tiers  
intéressés.

Tableau IIPour les aéronefs français

PARIS - MOSCOU et retour,  
soit directement, soit via des points intermédiaires en territoire  
étranger, sous réserve pour ces derniers de l'accord des pays  
tiers intéressés.

## A N N E X E 2

à l'accord entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de l'Union des Républiques Soviétiques Socialistes en date du 26 juin 1958 relatif aux transports aériens

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Les Parties Contractantes s'engagent à prendre toutes mesures nécessaires en vue d'assurer l'exploitation des services agréés dans des conditions de sécurité et d'efficacité. A cet effet, chacune des Parties Contractantes fera bénéficier les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante de tous les moyens techniques dans le domaine de la radio, de la signalisation lumineuse et des autres services nécessaires à l'exploitation des services agréés.

2. Les renseignements et l'aide fournis par chacune des Parties Contractantes conformément aux dispositions de la présente Annexe doivent être de nature à répondre aux exigences raisonnables de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante.

COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS

3. Les renseignements communiqués par chacune des Parties Contractantes doivent comporter toutes les données nécessaires sur les aérodromes de destination et les aérodromes de décollage devant être utilisés pour l'exploitation des services agréés, sur les itinéraires à l'intérieur du territoire de ladite Partie Contractante, sur les aides radio ou autres aides à la navigation disponibles, ainsi que sur les autres moyens nécessaires aux aéronefs pour suivre les procédures du contrôle de la circulation aérienne.

4. Les renseignements doivent comporter également toutes indications météorologiques appropriées qui doivent être fournies

tant avant le décollage que durant les vols effectués sur les services agréés. Les Services de l'Aéronautique Civile des Parties Contractantes doivent se conformer aux codes internationaux utilisés pour la transmission de renseignements météorologiques et s'entendre sur les périodes appropriées pour les communications des prévisions météorologiques en tenant compte des horaires établis pour les services agréés.

5. Les Services de l'Aéronautique Civile des Parties Contractantes procéderont à la mise à jour permanents des renseignements communiqués en vertu des paragraphes 3 et 4 de la présente Annexe et transmettront immédiatement aux représentants des exploitants et des services intéressés les modifications à y apporter. Ceci devra être réalisé grâce à un service de "NOTAMS" transmis soit par télétype avec si possible confirmation écrite ultérieure, soit simplement par écrit, sous réserve que les destinataires pourront recevoir le message en temps utile. Les "NOTAMS" seront communiqués en russe ou en français.

6. Les échanges de renseignements par "NOTAMS" devront commencer le plus tôt possible, et, en tout état de cause, avant l'inauguration des services réguliers sur les lignes agréées.

#### ÉTABLISSEMENT DES PLANS DE VOL ET PROCÉDURES DE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

7. Les équipages des aéronefs utilisés sur les services agréés par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties Contractantes doivent être parfaitement au courant des règles de l'air et des procédures de circulation aérienne en vigueur sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

8. Les Services de l'Aéronautique Civile de chacune des Parties Contractantes doivent, avant chaque vol et pendant chaque vol si nécessaire, communiquer aux équipages des aéro-



nefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre

Partie Contractante :

- a) - des renseignements sur l'état des aérodromes et des installations d'aide à la navigation nécessaires à l'accomplissement du vol,
- b) - des renseignements écrits, des cartes et des schémas et un complément d'informations verbales relatifs aux conditions météorologiques existantes et prévues sur le parcours et au lieu de destination.

9. Avant chaque vol, le commandant de l'aéronef doit soumettre un plan de vol à l'approbation des autorités de contrôle de la circulation aérienne du pays de départ. Le vol doit s'effectuer en conformité avec le plan approuvé. Il ne pourra être apporté de modifications à ce dernier qu'avec l'autorisation du service de contrôle de la circulation aérienne compétent, à moins de circonstances exceptionnelles appelant l'adoption de mesures immédiates.

Dans ce cas, le service de contrôle de la circulation aérienne compétent sera informé, le plus rapidement possible, des changements intervenus dans le plan de vol.

10. Le Commandant de l'aéronef doit assurer une permanence d'écoute sur les fréquences de transmission radio du service de contrôle de la circulation aérienne compétent et se tenir prêt en permanence à émettre sur lesdites fréquences, en particulier tous messages de position et d'observations météorologiques de vol prévus par les règlements nationaux en vigueur.

11. Sauf dans le cas où les Services de l'Aéronautique Civile des Parties Contractantes en conviendraient autrement, la liaison entre les aéronefs et le service de contrôle de la circulation aérienne compétent devra être établie par radiotéléphone, en langue russe avec les stations soviétiques et en langue française avec les stations situées en France, sur les fréquences désignées à cet effet par les Parties Contractantes. Pour les besoins de l'information à

grande distance, la radiotélégraphie pourra être employée en utilisant le code international "Q".

#### EQUIPEMENT DES AERONEFS

12. Les aéronefs qui seront utilisés sur les services agréés par l'entreprise de transport aérien désignée par chacune des Parties Contractantes devront être si possible équipés de telle manière qu'ils puissent utiliser les aides à la navigation leur permettant de suivre la route autorisée ainsi qu'une ou plusieurs aides à l'atterrissage, employées sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

13. Les aéronefs utilisés sur les services agréés devront être dotés de postes émetteurs à fréquences appropriées et à réglage rapide, en vue d'entrer en liaison avec les stations terrestres du territoire de l'autre Partie Contractante.

#### RÈGLES ET PROCÉDURES DE VOL

14. Aux fins visées à la présente Annexe, il sera recouru aux procédures de vol, de contrôle et autres utilisées sur le territoire de chacune des Parties Contractantes.

Les standards, procédures et codes établis ou recommandés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et s'il y a lieu l'Organisation de la Météorologie Mondiale seront appliqués en principe.

#### TÉLÉCOMMUNICATIONS

15. Pour permettre l'échange des informations nécessaires à l'exploitation des services agréés (y compris les transmissions des "NOTAMS") et au contrôle du trafic aérien, les Autorités aéronautiques des Parties Contractantes devront :

- a) établir une liaison télétype entre PARIS et MOSCOU,

- b) s'il est reconnu nécessaire, établir une liaison radio directe dans les deux sens entre PARIS et MOSCOU ; ce circuit pourra être utilisé également pour l'échange d'informations entre les entreprises, afin d'assurer l'exploitation régulière et satisfaisante des services agréés.
-

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

## СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФРАНЦУЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Французской Республики и Правительство Союза Советских Социалистических Республик, желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения, назначили для этой цели своих полномочных представителей, которые согласились о нижеследующем:

### Статья 1

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, перечисленные в Приложении I к настоящему Соглашению, в целях установления предусмотренных в нем воздушных линий /именуемых в дальнейшем "договорные линии"/.

### Статья 2

1. Эксплуатация договорных линий может быть начата после того, как каждая из Договаривающихся Сторон назначит воздушно-транспортное предприятие для их эксплуатации.

2. Все технические и коммерческие вопросы, связанные с эксплуатацией воздушных линий и перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты по договорным линиям, а также все вопросы, касающиеся коммерческого сотрудничества, в частности, установления расписания, частоты движения, тарифов на перевозки, технического обслуживания воздушных судов на земле и порядок финансовых расчетов, будут разрешены непосредственно авиапредприятиями, назначенными Договаривающимися Сторонами.

Соглашение, заключенное между назначенными авиапредприятиями, и все изменения, которые будут в него вноситься, должны быть одобрены ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон.

3. В целях эксплуатации договорных линий, предусмотренных настоящим Соглашением:

а/ Общий объем перевозок по договорным линиям будет приведен в соответствие с потребностями в перевозках. В случае изменения потребности в перевозках назначенные авиапредприятия должны будут совместно принять решение о мерах, отвечающих этим изменениям. Они должны будут немедленно поставить об этом в известность свои ведомства гражданской авиации.

б/ Объем перевозок, предусмотренный в абзаце "а", будет распределен в равной степени между назначенными советским и французским авиапредприятиями, эксплуатирующими договорные линии.

в/ В случае, если ведомство гражданской авиации одной из Договаривающихся Сторон отказалось бы частично, либо полностью от использования объема перевозок, который ему предоставлен, оно будет договариваться с ведомством гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны о передаче этой последней на определенный срок полного объема или части перевозок, которыми оно располагает в предусмотренных пределах. Ведомства, которые частично или полностью передадут свои права, смогут в любой момент вновь воспользоваться ими.

г/ Дополнительные и специальные полеты могут производиться по предварительной просьбе, представляемой в связи с этим заинтересованным авиатранспортным предприятием; указанная просьба должна быть представлена не менее, чем за 24 часа до отлета воздушного судна.

4. Ведомства гражданской авиации обязуются обмениваться их статистическими данными, касающимися перевозок по договорным линиям.

### Статья 3

1. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и коридоры пролетов границ обоих государств будут устанавливаться каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

2. Для обеспечения безопасности полетов по договорным линиям каждая Договаривающаяся Сторона будет представлять воздушным судам другой Договаривающейся Стороны необходимые средства, которыми она располагает, радиотехнического, метеорологического и другого обслуживания, требуемого для выполнения этих полетов, а также сообщать другой Договаривающейся Стороне данные этих средств и сведения об основных и запасных аэродромах, где

могут быть произведены посадки, и о маршруте полетов в пределах своей территории.

3. Вопросы, связанные с обеспечением безопасности полетов, будут оговорены в Приложении 2 к настоящему Соглашению и будут находиться в компетенции ведомств гражданской авиации Договаривающихся сторон.

4. Изменения к этому Приложению могут быть произведены в дальнейшем в письменном виде по согласованию между упомянутыми ведомствами гражданской авиации.

#### Статья 4

1. Горючее, смазочные материалы, запасные части, обычное и аварийное оборудование, доставленные авиапредприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, на территорию другой Договаривающейся Стороны исключительно для эксплуатации своих воздушных судов, будут освобождаться от таможенных пошлин, налогов и иных сборов и будут находиться в условиях соответствующего таможенного режима.

2. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях, а также запасы горючего и смазочных материалов, запасные части, снаряжение и продовольствие, находящиеся на борту воздушного судна авиапредприятия, назначенного одной Договаривающейся Стороной, будут освобождены на территории другой Договаривающейся Стороны от обложения таможенными и другими пошлинами и сборами даже в том случае, если указанные материалы будут использоваться этими воздушными судами во время полета на этой территории.

3. Печатная документация, предназначенная для рекламы, также будет освобождаться от обложения таможенными пошлинами, налогами и иными сборами.

#### Статья 5

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

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие на ее территорию или отправление с ее территории пассажиров, экипа-

жей или грузов воздушных судов, в частности, правила, регулирующие паспортные, таможенные, валютные, санитарные и карантинные формальности, будут применяться к пассажирам, экипажам или грузам воздушных судов авиапредприятий, назначенных другой Договаривавшейся Стороной, во время прибытия на территорию или отправления с территории этой Договаривавшейся Стороны.

3. Каждая Договаривавшаяся Сторона должна направлять другой Договаривавшейся Стороне копии действующих законов и правил, о которых идет речь в настоящей статье.

4. Техническое руководство по эксплуатации воздушных судов и навигационный справочник воздушной линии или инструкции их заменяющие должны представляться компетентным официальным органам другой Договаривавшейся Стороны.

#### Статья 6

I. Независимо от положений статьи 5 настоящего Соглашения визы экипажам и дополнительному персоналу на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях, будут выдаваться заранее, самое меньшее сроком на шесть месяцев для необходимого числа экипажей авиапредприятий каждой из Договаривавшихся Сторон.

2. Экипажи используемые на договорных линиях могут свободно находиться в Париже или в Москве или в городе, расположенном поблизости от используемого запасного аэропорта, в течение времени, необходимого им для вылета на воздушном судне, на котором они прибыли, и не позднее, чем первым, очередным регулярным рейсом их авиапредприятия.

#### Статья 7

I. Каждое воздушное судно, используемое на договорных линиях, должно:

- а/ Иметь свои установленные государственные и регистрационные знаки.
- б/ Иметь следующие документы:
  - 1/ свидетельство о регистрации;
  - 2/ удостоверение о годности к полетам;
  - 3/ соответствующие свидетельства или удостоверения для каждого члена экипажа;
  - 4/ свидетельство на бортовую радиостанцию;

- 5/ при перевозке пассажиров - список их фамилий с указанием места отправления и места назначения;
- 6/ при перевозке грузов - грузовой манифест и подробное описание грузов;
- 7/ техническое руководство по эксплуатации воздушных судов и навигационный справочник воздушной линии или инструкции их заменяющие;
- 8/ документы по подготовке к полету /план полета, данные о загрузке и центровке/.

2. Все вышеуказанные документы, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся Стороны при условии применения статьи 5 настоящего Соглашения.

#### Статья 8

1. В случае происшествия с воздушным судном, принадлежащим авиапредприятию, назначенному одной Договаривающейся Стороной, на территории другой Договаривающейся Стороны, ведомство гражданской авиации Договаривающейся Стороны, на территории которой произошло происшествие должно:

- а/ Оказать всю необходимую помощь экипажу и пассажирам.
- б/ Немедленно информировать ведомство гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны о подробностях и обстоятельствах происшествия.
- в/ Обеспечить всеми мерами сохранность воздушного судна и его содержимого, в том числе почты, багажа и груза.
- г/ Провести расследование обстоятельств происшествия.
- д/ Предоставить ведомству гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны все возможности для участия в расследовании, а также позволять доступ к воздушному судну его официально назначенным представителям и представителям авиапредприятия, эксплуатирующего воздушное судно.
- е/ Освободить воздушное судно и его содержимое, как только они больше не будут необходимы для расследования.
- ж/ По возможности немедленно направить ведомству гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны заключение о результатах расследования.



2. Члены экипажа воздушного судна, с которым произошло происшествие, и авиапредприятие, эксплуатирующее воздушное судно, должны соблюдать все правила, действующие на территории, где имело место происшествие, в частности, правила, касающиеся сведений, которые необходимо представить лицам, проводящим расследование.

#### Статья 9

1. Сборы и другие виды оплаты за использование на территории каждой Договаривавшейся Стороны аэропортов, их сооружений и технических средств будут взиматься с авиапредприятий, назначенных другой Договаривавшейся Стороной, в соответствии с официально установленными и действующими на этой территории сборами и тарифами.

2. В случае, если специальное обслуживание предоставляется за счет авиапредприятия, соответствующие расходы относятся на счет этого авиапредприятия по расценкам, существующим в аэропорту.

#### Статья 10

1. Каждая Договаривавшаяся Сторона предоставляет авиапредприятию, назначенному другой Договаривавшейся Стороной, право содержать на территории первой Договаривавшейся Стороны технический и коммерческий персонал этого авиапредприятия, необходимый для эксплуатации договорных линий. Численность этого персонала будет установлена по договоренности между ведомствами гражданской авиации.

2. Указанные в настоящей Статье представители, их помощники, а также члены экипажей воздушных судов авиапредприятий, назначенных Договаривавшейся Стороной, должны быть гражданами Договаривавшихся Сторон. Они будут подчиняться на территории обеих стран действующим законам и правилам о въезде и проживании иностранцев.

#### Статья 11

1. Каждое авиапредприятие, назначенное одной или другой из двух Договаривавшихся Сторон, сможет свободно переводить в свое управление по действующему советско-французскому Соглашению о платежах причитающиеся ему суммы в соответствии с расчетами, согласованными между авиапредприятиями.

2. Эти суммы будут свободно переводиться и не будут облагаться никакими налогами и сборами.

3. Пассажиры при покупке билетов во Франции или СССР для полета между этими двумя странами будут иметь возможность выбора рейса Аэрофлота или Эр Франс.

4. Пассажиры, независимо от гражданства, будут свободно покупать билеты на договорные линии во французских франках во Франции или в рублях в СССР, поскольку правила валютных органов не будут этому препятствовать.

5. Принципы, изложенные в Параграфах 3 и 4 настоящей Статьи будут также применяться при перевозке грузов.

#### Статья 12

1. Выручка и доходы, получаемые от эксплуатации назначенного авиатранспортного предприятия, подлежат обложению налогами только на территории той Договаривавшейся Стороны, где находится управление предприятия.

2. Эти положения равным образом действительны в том случае, когда предприятие является участником какого-либо финансового пула.

#### Статья 13

Если авиапредприятие, назначенное одной из Договаривавшихся Сторон, будет воспрепятствовано в осуществлении полетов вследствие отказа соответствующих третьих государств в праве пролета их территории, то авиапредприятие, назначенное другой Договаривавшейся Стороной, не может осуществлять полеты до тех пор, пока это разрешение не будет получено, при условии, что не будет достигнута иная договоренность по этому вопросу между Договаривавшимися Сторонами.

#### Статья 14

После вступления в силу настоящего Соглашения будут считаться утратившими силу все ранее заключенные между Договаривавшимися Сторонами Соглашения относительно установления воздушного сообщения.

#### Статья 15

1. Ведомство гражданской авиации каждой Договаривавшейся Стороны может в любое время запросить консультации у ведомства гражданской авиации другой Договаривавшейся Стороны.

2. Изменения, которые могли бы быть внесены в само Соглашение и в Таблицы договорных линий, должны быть установлены обменом дипломатическими нотами.

#### Статья I6

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания и будет действовать до тех пор, пока одна из Договаривающихся Сторон не сообщит другой Договаривающейся Стороне о своем желании его денонсировать. В этом случае Соглашение прекращает свое действие через шесть месяцев после даты вручения другой Договаривающейся Стороне уведомления о денонсации.

Совершено в городе Париже двадцать шестого июня 1958 года в двух подлинных экземплярах, каждый на французском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

По уполномочию Правительства  
Французской Республики:

[*Signé — Signed*]<sup>1</sup>

[*Signé — Signed*]<sup>2</sup>

По уполномочию Правительства  
Союза Советских Социалистических  
Республик:

[*Signé — Signed*]<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Signed by Louis Joxe — Signé par Louis Joxe.

<sup>2</sup> Signed by Pierre Moroni — Signé par Pierre Moroni.

<sup>3</sup> Signed by Pavel Jigarev — Signé par Pavel Jigarev.

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

к Соглашению между Правительством Французской Республики  
и Правительством Союза Советских Социалистических Республик  
о воздушном сообщении от 26 июня 1958 года

1. Правительство Союза Советских Социалистических Республик назначает для эксплуатации воздушных линий, указанных в Таблице I настоящего Приложения, Главное управление гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР /Аэрофлот/.

2. Правительство Французской Республики назначает для эксплуатации воздушных линий, указанных в Таблице II настоящего Приложения, компания Эр Франс.

3. Воздушно-транспортное предприятие, назначенное Правительством Франции, будет пользоваться на территории Союза ССР в пунктах, указанных в Таблице II, правом погрузки и выгрузки пассажиров, почты и грузов международного сообщения, а также правом использования запасных аэродромов и средств обеспечения полетов на договорных линиях.

4. Воздушно-транспортное предприятие, назначенное Правительством Союза ССР, будет пользоваться на территории Франции в пунктах, указанных в Таблице I, правом погрузки и выгрузки пассажиров, почты и грузов международного сообщения, а также правом использования запасных аэродромов и средств обеспечения полетов на договорных линиях.

5. Каждая из Договаривающихся Сторон имеет право на договорных линиях осуществлять перевозки между своей территорией и пунктами в третьих государствах, расположенными на маршрутах этих линий.

Кроме того, права перевозок на договорных линиях между пунктами, находящимися на территории третьих государств, и территорией другой Договаривающейся Стороны, смогут быть предоставлены путем обмена дипломатическими нотами.

6. Приложение I и договорные линии, указанные в Таблицах I и 2 этого Приложения, могут быть изменяемы по договоренности между Сторонами в пределах всего срока действия настоящего Соглашения.

## ДОГОВОРНЫЕ ЛИНИИ

## Таблица I

## Для советских воздушных судов

Москва-Париж и обратно либо прямо, либо через промежуточные пункты на иностранной территории при условии получения в отношении этих пунктов согласия соответствующих третьих государств.

## Таблица II

## Для французских воздушных судов

Париж-Москва и обратно либо прямо, либо через промежуточные пункты на иностранной территории при условии получения в отношении этих пунктов согласия соответствующих третьих государств.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

к Соглашению между Правительством Французской Республики  
и Правительством Союза Советских Социалистических Республик  
о воздушном сообщении от 26 июня 1958 года

Общие положения

1. Договаривавшиеся Стороны обязуются принять все необходимые меры для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации договорных линий. Для этой цели каждая Договаривавшаяся Сторона будет предоставлять воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривавшейся Стороной, все средства радио-светотехнического и другого обслуживания, необходимого для эксплуатации договорных линий.

2. Информация и помощь, предоставляемые в соответствии с условиями настоящего Приложения каждой Договаривавшейся Стороной, должны быть достаточными для удовлетворения разумных требований авиапредприятия, назначенного другой Договаривавшейся Стороной.

Предоставление информации

3. Информация, предоставляемая каждой Договаривавшейся Стороной, должна включать необходимые данные об аэродромах назначения и запасных аэродромах, используемых для эксплуатации договорных линий, о маршрутах полетов в пределах территорий этой Договаривавшейся Стороны, радио и других имеющихся навигационных средствах, а также о других средствах, необходимых для того, чтобы воздушные суда выполняли процедуры диспетчерской службы.

4. Информация должна также включать всю соответствующую метеорологическую информацию, которая должна обеспечиваться как до полета, так и во время полетов на договорных линиях. Ведомства гражданской авиации Договаривавшихся Сторон должны применять международный код для передачи метеорологической информации и договариваться о необходимых периодах передачи метеорологических прогнозов, принимая во внимание расписание, установленное для договорных линий.

5. Ведомства гражданской авиации Договаривавшихся Сторон обеспечат непрерывное поступление всех изменений информации, которая предоставляется в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящего Приложения, и обеспечат немедленную передачу предупреждений обо всех изменениях эксплуатирующему предприя-

тия и заинтересованным службам. Это должно производиться с помощью служб "нотамов", передаваемых либо по телеграфу с последующим письменным подтверждением, когда это приемлемо, либо только в письменном виде, при условии, что адресат сможет получить его заблаговременно. "Нотамы" будут представляться на русском или французском языках.

6. Обмен информацией "нотами" должен начаться по возможности скорее и в любом случае до начала регулярных полетов по договорным линиям.

Составление плана полета и процедуры диспетчерской службы

7. Экипажи воздушных судов, используемых на договорных линиях авиапредприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, должны быть полностью знакомы с правилами полетов и процедурами диспетчерской службы, применяемыми на территории другой Договаривающейся Стороны.

8. Ведомства гражданской авиации каждой Договаривающейся Стороны должны предоставлять перед каждым полетом и во время полета, если это необходимо, экипажам воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной:

а/ информацию о состоянии аэродромов и навигационных средств, необходимых для выполнения полета;

б/ письменную информацию, карты и схемы и устное дополнение относительно условий погоды по маршруту и в пункте назначения как фактической, так и прогнозируемой.

9. Перед каждым полетом командир корабля должен представлять план полета на утверждение инстанции диспетчерской службы в той стране, из которой начинается полет. Полет должен производиться в соответствии с утвержденным планом. Изменение плана полета допускается только с разрешения соответствующей инстанции диспетчерской службы, если только не возникнут чрезвычайные обстоятельства, требующие принятия немедленных мер. В таких случаях соответствующая инстанция диспетчерской службы будет в возможно короткий срок извещаться об изменении в плане полета.

10. Командир корабля должен обеспечить непрерывное прослушивание частоты передачи соответствующей инстанции диспетчерской службы и обеспечить готовность немедленной передачи на частотах этой инстанции, в частности, всех

сообщений о месте нахождения самолета и метеонаблюдениях в соответствии с действующими национальными правилами.

II. Если между ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон не будет достигнута какая-либо другая договоренность, то связь между воздушными судами и соответствующей инстанцией диспетчерской службы должна осуществляться по радио-телефону на русском языке при работе со станциями в Советском Союзе и на французском языке со станциями во Франции на частотах, выделенных для этого Договаривающимися Сторонами. Для нужд информации на больших расстояниях может применяться радиотелеграф с использованием международного кода Q.

#### Оборудование воздушных судов

12. Воздушные суда, которые будут использоваться на договорных линиях авиапредприятием, назначенным каждой Договаривающейся Стороной, должны быть по возможности оборудованы таким образом, чтобы они могли использовать аэронавигационные средства, которые позволяли бы им следовать по разрешенной трассе, а также одно или несколько средств для посадки, используемых на территории другой Договаривающейся Стороны.

13. Воздушные суда, используемые на договорных линиях, должны быть оборудованы радиостанциями с быстрой настройкой и с соответствующими радиочастотами для ведения связи с наземными радиостанциями, расположенными на территории другой Договаривающейся Стороны.

#### Летные и диспетчерские процедуры

14. Для целей, указанных в настоящем Приложении, будут применяться летные, диспетчерские и другие процедуры, используемые на территории каждой Договаривающейся Стороны.

В принципе будут применяться стандарты, процедуры и коды, установленные или рекомендованные Международной организацией гражданской авиации /и где необходимо - Всемирной метеорологической организацией/.

#### Средства связи

15. Для целей обмена информацией, которая необходима для эксплуатации договорных линий /включая передачу "нотамов"/, и для целей управления воз-



душным движением ведомства гражданской авиации Договаривающихся Сторон должны будут:

- а/ установить телетайпную связь между Парижем и Москвой;
  - б/ если будет признано необходимым, установить прямую двухстороннюю радиосвязь между Парижем и Москвой; эта связь может также быть использована для обмена информацией между авиапредприятиями Договаривающихся Сторон с целью обеспечения регулярной и удовлетворительной эксплуатации договорных линий.
-

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AIR TRANSPORT AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT  
OF THE FRENCH REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF  
THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

The Government of the French Republic and

The Government of the Union of Soviet Socialist Republics,

Desiring to conclude an agreement with a view to establishing air communications, have for this purpose appointed their plenipotentiaries, who have agreed as follows:

*Article 1*

The Contracting Parties shall grant each other the rights enumerated in Annex 1 to this Agreement for the purpose of establishing the air services provided for therein (hereinafter referred to as the "agreed services").

*Article 2*

1. The agreed services may be put into operation when each Contracting Party has designated an airline to operate them.

2. All technical and commercial questions relating to the operation of the services and the carriage of passengers, baggage, cargo and mail on the agreed services and all questions relating to commercial cooperation, in particular the establishment of flight schedules, flight frequencies, tariffs, the technical servicing of aircraft on the ground, and financial settlement procedures, shall be settled directly by the airlines designated by the Contracting Parties.

The understanding reached between the designated airlines and any amendments thereto must be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. For the operation of the agreed services provided for in this Agreement:

(a) The total capacity provided on the agreed services shall be suited to traffic requirements. In the event of variations in traffic demand, the designated airlines shall decide jointly on appropriate measures to accommodate those variations. They shall report such measures immediately to their respective aeronautical authorities.

(b) The capacity referred to in subparagraph (a) shall be divided equally between the designated Soviet and French airlines operating the agreed services.

(c) If the aeronautical authorities of one Contracting Party do not wish to use all or part of the transport capacity accorded to them, they shall agree with the aeronautical authorities of the other Contracting Party to transfer to that Party, for a specific period, all or part of the transport capacity at their disposal within the limits stipulated. The authorities transferring all or part of their entitlement may recover it at any time.

<sup>1</sup> Came into force on 26 June 1958 by signature, in accordance with article 16.

(d) Additional and special flights may take place if a prior request is made by the airline concerned; the request shall be submitted at least 24 hours before the departure of the aircraft.

4. The aeronautical authorities agree to exchange their traffic statistics on the agreed services.

#### *Article 3*

1. The routes to be followed by the aircraft flown in the operation of the agreed services and the corridors for crossing the frontiers of the two States shall be fixed by each Contracting Party for its own territory.

2. In order to ensure the safety of flights on the agreed services, each Contracting Party shall allow the aircraft of the other Contracting Party to use such of its radio, signal lighting, meteorological and other facilities as may be necessary for the operation of the service. It shall also give the other Contracting Party information on such facilities and on the airports of destination and alternate airports at which the aircraft may land and on the route they should follow over its territory.

3. Questions relating to flight safety shall be dealt with in Annex 2 to this Agreement and they shall fall within the jurisdiction of the civil aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. Amendments to the above-mentioned Annex may be introduced subsequently, by written agreement between the civil aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

#### *Article 4*

1. Fuel, lubricating oils, spare parts and regular and emergency equipment brought by an airline designated by one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party solely for the purpose of operating its aircraft shall be exempt from customs duties and other duties and charges under an appropriate customs arrangement.

2. Aircraft employed on the agreed services, as well as stocks of fuel and lubricating oils, spare parts, equipment and stores present on board aircraft of the airline designated by one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties and other duties and charges, even though such materials are used by such aircraft in flight over that territory.

3. Printed matter intended for publicity purposes shall also be exempt from customs duties and other duties and charges.

#### *Article 5*

1. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo carried by the aircraft, and, in particular, regulations relating to passports, customs, currency, health control and quarantine, shall apply upon entrance into or departure from the territory of

that Contracting Party, to the passengers, crew or cargo carried by the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall transmit to the other Contracting Party copies of the laws and regulations in force referred to in this article.

4. The technical aircraft operation manuals and the line navigation manuals or the instructions used in their stead shall be deposited with the competent official services of the other Contracting Party.

#### *Article 6*

1. Notwithstanding the provisions of article 5 of this Agreement, visas for flight crew members and other flight personnel of the aircraft flown in the operation of the agreed services shall be issued in advance, with a validity of at least six months, for the number of crews required by the airline of each Contracting Party.

2. Crews employed in the operation of the agreed services may stay freely in Paris or Moscow, or in the town nearest to the alternate airport used, for sufficient time to enable them to depart on the aircraft on which they arrived or, at the latest, on the next scheduled flight of their respective airlines.

#### *Article 7*

1. Each aircraft used for the agreed services shall:
  - (a) Bear its own nationality and registration marks;
  - (b) Carry the following documents:
    - (1) Certificate of registration;
    - (2) Certificate of airworthiness;
    - (3) Licences or certificates for each member of the crew;
    - (4) Aircraft radio licences;
    - (5) If it is carrying passengers, the list of their names and their place of embarkation and destination;
    - (6) If it is carrying freight, a manifest and detailed declarations of the cargo;
    - (7) Technical operation manuals and line navigation manuals or the instructions used in their stead;
    - (8) Flight preparation documents (flight plan, load and trim sheet).
2. All the aforesaid documents issued or recognized as valid by one of the Contracting Parties shall be recognized as valid in the territory of the other Contracting Party, subject to the provisions of article 5 of this Agreement.

#### *Article 8*

1. In the event of an accident to an aircraft of the airline designated by one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the event occurs shall:

- (a) Give all necessary assistance to the crew and passengers;
- (b) Inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party without delay of the details and circumstances of the accident;

(c) Take every measure to safeguard the aircraft and its contents, including mail, baggage and cargo;

(d) Institute an inquiry into the circumstances of the accident;

(e) Provide every facility to enable the aeronautical authorities of the other Contracting Party to take part in the inquiry and afford their accredited representatives and those of the airline operating the aircraft access to the aircraft;

(f) Release the aircraft and its contents as soon as they are no longer needed for the inquiry;

(g) Transmit the report of the inquiry to the aeronautical authorities of the other Contracting Party as soon as possible.

2. The members of the crew of the aircraft concerned and the operating airline shall comply with all the rules in force in the territory in which the accident occurs, particularly regarding information to be given to the persons conducting the inquiry.

#### *Article 9*

1. Fees and other charges for the use of airports and of airport installations and technical facilities in the territory of either Contracting Party shall be borne by the airline designated by the other Contracting Party, in accordance with the official rates and tariffs in force in the territory concerned.

2. If special services are provided for an airline, the charges shall be borne by that airline in accordance with the usual tariff applied by the airport.

#### *Article 10*

1. Each Contracting Party shall grant the airline designated by the other Contracting Party the right to maintain in the territory of the first Contracting Party the number of technical and commercial staff needed by the airline to operate the agreed services. The number of staff shall be determined by agreement between the aeronautical authorities.

2. The representatives referred to in this article, their assistants and the members of the crews of aircraft belonging to the designated airlines must be nationals of the Contracting Parties. They shall be subject in each of the two countries to the laws and regulations in force governing the entry and residence of aliens.

#### *Article 11*

1. Each airline designated by either of the Contracting Parties may freely transfer to its head office, under the Franco-Soviet payments agreement in force, the amounts due to it, in accordance with the settlements agreed between the airlines.

2. These amounts shall be freely transferable and shall not be subject to any charges or deductions.

3. When purchasing their tickets in France or the USSR for travel between the two countries, passengers shall be given the opportunity of travelling either with Aeroflot or with Air France.

4. Whatever their nationality, passengers shall be free to purchase tickets for the agreed services in French francs in France or in roubles in the USSR, unless the regulations of the foreign exchange offices provide otherwise.

5. The principles stated in paragraphs 3 and 4 of this article shall also apply to cargo.

*Article 12*

1. Revenue and profits accruing from the operation of a designated airline shall be taxable only in the territory of the Contracting State in which the head office of the airline is situated.

2. This provision shall also apply if the airline is participating in a financial pool.

*Article 13*

If the airline designated by one of the Contracting Parties is prevented from operating its service as the result of the refusal by the third States concerned to authorize flights over their territory, the airline designated by the other Contracting Party may not operate its own service until the necessary authorization has been obtained, unless the Contracting Parties agree otherwise.

*Article 14*

Upon the entry into force of this Agreement, all previous arrangements concluded between the Contracting Parties for the purpose of establishing air services shall be considered null and void.

*Article 15*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party may at any time request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. Any amendments to the Agreement itself and to the schedule of agreed services shall be the subject of an exchange of diplomatic notes.

*Article 16*

This Agreement shall enter into force on the date of its signature and shall remain in force until either Contracting Party gives notice to the other Contracting Party of its intention to denounce it. In that event, the Agreement shall cease to have effect six months after the date on which notice of denunciation is given to the other Contracting Party.

DONE at Paris on 26 June 1958, in duplicate, in the French and Russian languages, both texts being equally authentic.

For the Government  
of the French Republic:

[LOUIS JOXE]  
[PIERRE MORONI]

For the Government  
of the Union of Soviet  
Socialist Republics:

[PAVEL JIGAREV]

ANNEX 1 TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT OF 26 JUNE 1958 BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC AND THE GOVERNMENT  
OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

1. The Government of the Union of Soviet Socialist Republics designates the Central Civil Aviation Board of the Council of Ministers of the USSR (Aeroflot) for the operation of the air services specified in Schedule I of this Annex.

2. The Government of the French Republic designates the company Air France for the operation of the air services specified in Schedule II of this Annex.

3. The airline designated by the Government of the French Republic shall enjoy in the territory of the Union of Soviet Socialist Republics the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo at the points specified in Schedule II and the right to make use of alternate airports and flight facilities for the operation of the agreed services.

4. The airline designated by the Government of the Union of Soviet Socialist Republics shall enjoy in the territory of France the right to pick up and set down international traffic in passengers, mail and cargo at the points specified in Schedule I, and the right to make use of alternate airports and flight facilities for the operation of the agreed services.

5. Each Contracting Party shall have the right to provide transport on the agreed services between its territory and points in third countries situated on the route of the agreed services.

In addition, rights to traffic on the agreed services between points situated in the territory of third States and the territory of the other Contracting Party may be granted by an exchange of diplomatic notes.

6. The provisions of Annex 1 and the agreed services appearing in Schedules I and II of that Annex may be amended by agreement between the Contracting Parties at any time during the period of validity of this Agreement.

## AGREED SERVICES

*Schedule I**For Soviet aircraft*

Moscow-Paris and return, either directly, or via intermediate points in foreign territory, subject to the agreement of the third countries concerned.

*Schedule II**For French aircraft*

Paris-Moscow and return, either directly, or via intermediate points on foreign territory, subject to the agreement of the third countries concerned regarding such points.



ANNEX 2 TO THE AIR TRANSPORT AGREEMENT OF 26 JUNE 1958 BETWEEN  
THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC AND THE GOVERNMENT  
OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

GENERAL PROVISIONS

1. The Contracting Parties undertake to adopt all necessary measures to ensure the safe and efficient operation of the agreed services. For this purpose, each Contracting Party shall place at the disposal of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party such radio, signal lighting, meteorological and other facilities as may be necessary for the operation of the agreed services.

2. The information and assistance provided in accordance with the terms of this Annex by each Contracting Party shall be sufficient to meet the reasonable requirements of the airline designated by the other Contracting Party.

PROVISION OF INFORMATION

3. The information provided by each Contracting Party shall include all necessary particulars of the airports of destination and alternate airports to be used for the operation of the agreed services, the flight routes to be followed within the territory of that Contracting Party, radio and other navigation aids available, and other facilities necessary for aircraft to comply with air traffic control procedures.

4. The information shall also include all relevant meteorological information, which shall be furnished both before take-off and during flights on the agreed services. The civil aeronautical authorities of the Contracting Parties shall apply the international codes used for the transmission of meteorological information and shall agree on appropriate periods for the transmission of meteorological forecasts, taking into account the schedules established for the agreed services.

5. The civil aeronautical authorities of the Contracting Parties shall continually keep the information transmitted in accordance with paragraphs 3 and 4 of this Annex up to date and shall immediately give notice of any changes to the representatives of the operators and of the services concerned. This shall be done by means of NOTAMS transmitted either by teleprinter, with subsequent confirmation in writing if possible, or in writing only, provided that the addressee can receive the message in good time. NOTAMS shall be transmitted in Russian or in French.

6. The exchange of information by means of NOTAMS shall begin as soon as possible and, in any case, before the commencement of scheduled services on the agreed lines.

ESTABLISHMENT OF FLIGHT PLANS AND AIR TRAFFIC CONTROL PROCEDURES

7. The crews of aircraft used on the agreed services by the airline designated by one Contracting Party must be fully conversant with the rules of the air and air traffic control procedures in force in the territory of the other Contracting Party.

8. The civil aeronautical authorities of each Contracting Party shall, before and, if necessary, during each flight, supply to the crews of aircraft of the airline designated by the other Contracting Party:

(a) Information on airport conditions and the navigational aids necessary for the completion of the flight;

(b) Written information, maps and charts, together with additional oral information concerning actual and forecast weather conditions over the whole route and at the destination.

9. Before each flight, the commander of the aircraft shall submit a flight plan for approval by the air traffic control authorities of the country from which the flight is to depart. The flight must be carried out in accordance with the approved plan. No change may be made

in the flight plan except by permission of the competent air traffic control authority, except in an emergency requiring immediate action.

In that event, the competent air traffic control authority shall be informed as soon as possible of the changes in the flight plan.

10. The commander of the aircraft shall arrange for a continuous listening watch on the radio transmitting frequencies of the competent air traffic control authority and shall be prepared at all times to transmit on the said frequencies the position and meteorological reports required by the national regulations in force.

11. Unless otherwise agreed by the civil aeronautical authorities of the Contracting Parties, communication between aircraft and the competent air traffic control authority shall be established by radio telephony, in the Russian language with Soviet stations and in the French language with stations in France, on the frequencies designated for that purpose by the Contracting Parties. For the purposes of long-distance information, radio telegraphy in the international Q code may be used.

#### EQUIPMENT OF AIRCRAFT

12. Aircraft employed on the agreed services by the airline designated by each Contracting Party shall, if possible, be equipped to use the navigation aids that will enable them to follow the authorized route and one or more of the aids to landing used in the territory of the other Contracting Party.

13. Aircraft employed on the agreed services must be equipped with radio transmitters with rapid tuning facilities and the appropriate frequencies for communication with land stations in the territory of the other Contracting Party.

#### FLIGHT AND AIR TRAFFIC CONTROL PROCEDURES

14. For the purposes specified in this Annex, the flight, air traffic control and other procedures used in the territory of each Contracting Party shall be applied.

The standards, procedures and codes established or recommended by the International Civil Aviation Organization and, where appropriate, the World Meteorological Organization, shall be applied in principle.

#### TELECOMMUNICATIONS

15. For the purpose of exchanging the information necessary for the operation of the agreed services (including the transmission of NOTAMS) and for air traffic control purposes, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall:

(a) Establish a teleprinter link between Paris and Moscow;

(b) If necessary, establish a direct two-way radio link between Paris and Moscow; this communication may also be used for the exchange of information between the airlines in order to ensure the regular and satisfactory operation of the agreed services.

ÉCHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE  
GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIA-  
LISTES SOVIÉTIQUES MODIFIANT L'ACCORD DU 26 JUIN  
1958 RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS<sup>2</sup>

I

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
AMBASSADE DE FRANCE EN U.R.S.S.  
L'AMBASSADEUR

Moscou, le 8 juin 1989

Monsieur le Ministre,

Au cours des négociations aéronautiques qui se sont déroulées à Paris du 16 au 18 décembre 1987, les délégations française et soviétique sont convenues de compléter l'Accord entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques relatif aux transports aériens, fait à Paris le 26 juin 1958<sup>2</sup> par un article 3 bis reprenant la clause de sureté adoptée par le Conseil de l'OACI lors de sa réunion du 25 juin 1986 et qui se lit comme suit :

"1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sureté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>3</sup>, de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>4</sup>, et de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montreal le 23 septembre 1971<sup>5</sup>.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 6 juillet 1989, date de la lettre de réponse, conformément aux dispositions desdites lettres.

<sup>2</sup> Voir p. 324 du présent volume.

<sup>3</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale<sup>1</sup>, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident."

J'ai l'honneur de vous faire savoir que ces dispositions rencontrent l'agrément du Gouvernement français. S'il en est de même pour le Gouvernement de l'U.R.S.S., je vous propose que cette lettre et votre réponse constituent l'échange de lettres prévu par l'Article 15, paragraphe 2 de l'accord entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques relatif aux transports aériens fait à Paris le 26 juin 1958 pour prendre effet à la date de votre réponse.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213 et vol. 1175, p. 297.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de  
ma haute considération.

[Signé]

YVES PAGNIEZ

Monsieur A. N. Volkov  
Ministre de l'Aviation Civile de l'U.R.S.S.  
Moscou

## II

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

Москва, 06 июля 1989 г.

Господин Посол,

Имею честь подтвердить получение письма Чрезвычайного и Полномочного Посла Французской Республики от 8 июня 1989 года следующего содержания.

"Во время переговоров, состоявшихся в Париже с 16 по 18 декабря 1987 г., советская и французская делегации договорились дополнить Соглашение между Правительством Французской Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении, подписанное в Париже 26 июня 1958 года, статьей 3 бис, отражающей положения по авиационной безопасности, принятые Советом ИКАО 25 июня 1986 года, в следующем изложении:

"1. В соответствии со своими правами и обязательствами по международному праву Договаривающиеся Стороны вновь подтверждают, что взятое 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 частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушного судна, подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 года, и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года.

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

3. Стороны в своих взаимных отношениях действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения по безопасности применимы к Сторонам; они требуют, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывания которых находится на их территории, а также эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что от таких эксплуатантов воздушных судов могут потребовать соблюдения положений по авиационной безопасности, упомянутых выше в пункте 3, которые предусматриваются другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах территории этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона гарантирует эффективное применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и для проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортприпасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии обоснованных специальных мер безопасности в ответ на конкретную угрозу.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких гражданских судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и других надлежащих мер в целях быстрого и благополучного прекращения такого инцидента или его угрозы."

Имею честь поставить Вас в известность, что данные положения одобрены французским Правительством. В случае, если то же самое имеет место со стороны Правительства СССР, я Вам предлагаю, чтобы данное письмо и Ваш ответ составили обмен письмами, предусмотренный статьей 15 параграфа 2 межправительственного Соглашения между СССР и Францией о воздушном сообщении, подписанного в Париже

26 июня 1958 г. Дата подписания Вашего письма и будет началом действия дополнения к межправительственному Соглашению между нашими странами в области воздушного транспорта."

Настоящим имею честь сообщить, что положения, о которых говорится в письме Посла Французской Республики, одобрены Правительством Союза Советских Социалистических Республик и подтвердить, что это письмо и настоящий ответ составят договоренность между двумя Правительствами относительно дополнения статьей 3 бис межправительственного Соглашения о воздушном сообщении от 26 июня 1958 года, которая вступит в силу с даты настоящего письма.

Прошу Вас, господин Посол, принять уверения в моем самом высоком уважении.

[Signed — Signé]

Б.Е. Панюков

Первый заместитель Министра  
гражданской авиации Союза  
Советских Социалистических  
Республик

Господину Жан-Мари Мерийону  
Чрезвычайному и Полномочному  
Послу Французской Республики  
в Союзе Советских Социалистических  
Республик



## II

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Moscou, le 6 juillet 1989

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de l'Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République française en date du 8 juin 1989, dont le contenu est le suivant.

[Voir lettre I]

J'ai l'honneur de vous faire savoir que les dispositions dont il est question dans la lettre de l'Ambassadeur de la République française rencontrent l'agrément du Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, et de confirmer que cette lettre et la présente réponse constitueront un accord entre les deux gouvernements visant à compléter l'article 3 *bis* de l'Accord intergouvernemental relatif aux transports aériens du 26 juin 1958. Cet accord prendra effet à la date de la présente lettre.

Je vous prie de croire, etc.

Le premier Vice-Ministre de l'aviation civile  
de l'Union des Républiques socialistes soviétiques,

[Signé]

B. E. PANIOUKOV

Monsieur Jean-Marie Mérillon  
Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire  
de la République française en URSS

---

## [TRANSLATION — TRADUCTION]

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS AMENDING THE AIR TRANSPORT AGREEMENT OF 26 JUNE 1958<sup>2</sup>

## I

FRENCH REPUBLIC  
EMBASSY OF FRANCE IN THE USSR  
THE AMBASSADOR

Moscow, 8 June 1989

Sir,

During the aeronautical negotiations conducted in Paris from 16 to 18 December 1987, the French and Soviet delegations agreed to supplement the Air Transport Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, signed in Paris on 26 June 1958, by an article 3 *bis* incorporating the security clause adopted by the ICAO Council at its meeting on 25 June 1986, reading as follows:

“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 this 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,<sup>3</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>4</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.<sup>5</sup>

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 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 Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Came into force on 6 July 1989, the date of the letter in reply, in accordance with the provisions of the said letters.

<sup>2</sup> See p. 356 of this volume.

<sup>3</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

<sup>6</sup> *Ibid.*, 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.

to the extent that such security provisions are applicable to the 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 and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions 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. 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.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, 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.”

I have the honour to inform you that the French Government agrees to these provisions. If the Government of the USSR also agrees to them, I would propose that this letter and your reply should constitute the exchange of letters referred to in article 15, paragraph 2, of the Air Transport Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, signed at Paris on 26 June 1958, with effect from the date of your reply.

Accept, Sir, etc.

[Signed]

YVES PAGNIEZ

Mr. A. N. Volkov  
Minister of Civil Aviation of the USSR  
Moscow

## II

Moscow, 6 July 1989

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of the letter dated 8 June 1989 from the Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the French Republic, reading as follows:

[*See letter I*]

I have the honour to inform you that the provisions referred to in the letter of the Ambassador of the French Republic are acceptable to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics and to confirm that that letter and this reply shall constitute an agreement between the two Governments concerning the addition of an article 3 *bis* to the intergovernmental Agreement on air transport dated 26 June 1958, which shall enter into force on the date of this letter.

Accept, Sir, etc.

[*Signed*]

B. E. PANIOUKOV  
First Deputy Minister of Civil Aviation  
of the Union of Soviet Socialist Republics

Mr. Jean-Marie Mérillon  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary  
of the French Republic to the Union  
of Soviet Socialist Republics

---