

No. 40310

**United States of America
and
Union of Soviet Socialist Republics**

Agreement regarding certain maritime matters between the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics (with annexes). Washington, 1 June 1990

Entry into force: *1 October 1990 by notification, in accordance with article XII*

Authentic texts: *English and Russian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United States of America, 10 June 2004*

**États-Unis d'Amérique
et
Union des Républiques socialistes soviétiques**

Accord concernant certaines questions maritimes entre le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques (avec annexes). Washington, 1 juin 1990

Entrée en vigueur : *1er octobre 1990 par notification, conformément à l'article XII*

Textes authentiques : *anglais et russe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *États-Unis d'Amérique, 10 juin 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT REGARDING CERTAIN MARITIME MATTERS BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND
THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

The Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics;

Recognizing the importance of maritime relations between the two countries, desiring to improve these relations, particularly through arrangements regarding port access and cargo and passenger carriage by sea, and wishing to facilitate further development of their bilateral and international trade;

Taking into account the favorable implications for trade expansion of the economic restructuring of and the development of a market-based economy in the U.S.S.R.; and

Pursuant to the principle of equality and mutual benefit;

Have agreed as follows:

Article I

For purposes of this Agreement:

a. "Vessel" means a ship under the flag of a Party, carrying the documents required by its laws for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag, and which is used for:

- (i) Commercial maritime shipping, and/or
- (ii) Merchant Marine training purposes.

b. "Vessel" does not include:

- (i) Warships as defined in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea;
- (ii) Vessels engaged in hydrographic, oceanographic, meteorological, or terrestrial magnetic field research for civil application, except for those mentioned under paragraph a of this article;
- (iii) Fishing vessels, fishery research vessels, or fishery support vessels.

Article II

The ports of each Party listed in Annexes I and II, which are an integral part of this Agreement, are open to access by vessels of the other Party.

Article III

Entry of vessels of one Party into the listed ports of the other party shall be permitted subject to two working days advance notice of the planned entry to the appropriate author-

ity. Entry of vessels of one Party into the ports of the other Party not listed in Annexes I or II may be permitted, upon request to the appropriate authority made seven calendar days prior to the proposed entry.

Article IV

Each Party shall ensure that tonnage duties upon vessels of the other Party will not exceed the charges imposed in like situations with respect to its national vessels.

Article V

Each Party recognizes the interest of the other Party in participating in the carriage of the bilateral trade in vessels of its own flag. In this connection, both Parties shall consult annually for purposes of discussing their cargo carrying expectations and for forecasting the participation of U.S.-flag vessels in the bilateral trade in accord with the provisions of Paragraph 2 of Annex III, which Annex is an integral part of this Agreement. Each Party recognizes the interest of the other Party in participating in the carriage of cargo and passengers between the ports of the other Party and ports of third countries and shall act in accordance with provisions of Paragraph 4, Annex III.

Article VI

Each Party shall ensure that the selection of vessels for the carriage of commercial cargo in the bilateral trade is based solely on commercial considerations and shall afford the vessels of the other Party fair and non-discriminatory opportunities to compete for carriage of such cargo.

Article VII

Each Party, subject to its laws and regulations, shall provide non-discriminatory treatment with respect to commercial operations of carriers of the other Party, including the establishment of business offices, the ownership of maritime facilities and equipment, access to terminal facilities, and the establishment of such facilities as may be necessary to the efficient conduct of maritime services.

If non-discriminatory treatment is insufficient to enable business entities to establish an effective commercial presence and conduct effective business operations under this Article, the Party shall take such additional measures as are necessary to permit them to do so.

Article VIII

Payments for transportation services under this Agreement shall be in convertible currencies mutually accepted by the firms, companies, corporations or trading organizations concerned. As an interim measure, such payments may also be made in accordance with agreements concluded between the two parties to the transaction.

Article IX

The Parties shall enter into consultations within thirty days from the date a request for consultation is received from either Party regarding any matter involving the application or interpretation of this Agreement.

Article X

If, after consultations, both Parties are unable to resolve a dispute over any element of this Agreement including, but not limited to the existence of, or measures necessary to remove, discriminatory practices or other barriers to the non-discriminatory treatment provided by this Agreement, each Party will be free to take appropriate action under its domestic law or to withdraw benefits accorded under this Agreement to vessels of the other Party.

Article XI

The provisions of this Agreement shall not limit the right of either Party to take any action for the protection of its security interests.

Article XII

This Agreement shall enter into force upon exchange of diplomatic notes certifying completion of the first forecasting requirements provided for in Annex III, and shall remain in force for five years. This Agreement may be extended by agreement between the Parties.

This Agreement may be terminated by either Party, such termination to take effect six months after the date of written notice of termination from one Party to the other Party.

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

Done at Washington this First day of June, 1990, in duplicate, in the English and Russian languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the United States of America:

SAMUEL K. SKINNER

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:

EDUARD SHEVARDNADZE

ANNEX I

1. Wilmington, Delaware
2. Port Everglades, Florida
3. Savannah, Georgia
4. Portland, Maine
5. Baltimore, Maryland
6. Boston, Massachusetts
7. Fall River, Massachusetts
8. Albany, New York
9. New York, New York (including New York and New Jersey parts of the Port Authority of New York and New Jersey)
10. Philadelphia, Pennsylvania (including Camden, New Jersey)
11. Ponce, Puerto Rico
12. Georgetown, South Carolina
13. Richmond, Virginia
14. Mobile, Alabama
15. Boca Grande, Florida
16. Tampa, Florida
17. Baton Rouge, Louisiana
18. Burnside, Louisiana
19. Lake Charles, Louisiana
20. New Orleans, Louisiana (including Gramercy, Louisiana)
21. Gulfport, Mississippi
22. Beaumont, Texas
23. Brownsville, Texas
24. Galveston, Texas (including Texas City, Texas)
25. Houston, Texas
26. Orange, Texas
27. Port Arthur, Texas
28. Point Comfort, Texas
29. Chicago, Illinois
30. Bay City, Michigan
31. Duluth, Minnesota (including Superior, Wisconsin)
32. Cleveland, Ohio

33. Huron, Ohio
34. Toledo, Ohio
35. Kenosha, Wisconsin
36. Milwaukee, Wisconsin
37. San Francisco, California (including Alameda, Oakland, Berkeley, and Richmond, California)
38. Los Angeles, California (including San Pedro, Wilmington, and Terminal Island, California)
39. Portland, Oregon (including Vancouver, Washington)
40. Dutch Harbor, Alaska
41. Longview, Washington
42. Erie, Pennsylvania

ANNEX II

1. Murmansk
2. Arkhangel'sk
3. Mesen
4. Igarka
5. Odessa
6. Yuzhnyi
7. Kherson
8. Poti
9. Novorossiysk
10. Izmail
11. Batumi
12. Belgorod-Dnestrovskiy
13. Kiliya
14. Sukhumi
15. Il'ichevsk
16. Tuapse
17. Reni
18. Sochi
19. Yalta
20. Mariupol
21. Nakhodka
22. Vostochniy
23. Nevel'sk
24. Provideniya
25. Leningrad
26. Ventspils
27. Klaipeda
28. Ust-Dunaysk
29. Riga
30. Tallinn
31. Novotallinnskiy
32. Pyamu
33. Vysotsk

- 34. Vyborg
- 35. Okhotsk
- 36. Poronaysk
- 37. Ulegorsk
- 38. Oktyabrskiy
- 39. Korf
- 40. Nar'yan Mar
- 41. Vladivostok*
- 42. Vanino*

* Available when and if opened to foreign flag shipping.

ANNEX III

ARRANGEMENTS REGARDING NATIONAL FLAG CARGO CARRIAGE

I. Definitions

a. "Bilateral Cargo" means any cargo, the shipment of which originates in the territory of one Party and moves in whole or in part by sea to a destination in the territory of the other Party, whether by direct movement or by trans shipment through third countries.

b. "Cross-trading" means transportation of cargo and/or passengers by the vessel of one Party moving in whole or in part by sea between the territory of the other party and the territory of a third country.

2. Liner Cargo Carriage Forecasting and Review

a. The Designated Representatives shall meet annually to determine the anticipated carriage by U.S.-flag carriers in the bilateral liner trade. Such forecasting shall be predicated upon an empirical determination of the availability of U.S.-flag carriers at competitive prices, terms, and conditions and the expected performance of U.S. carriers in an open, competitive environment.

b. A review of the preceding year's forecast shall be held annually to compare actual carriage of liner cargo with the anticipated carriage. If, during the period covered by the forecast, U.S. flag participation falls below the forecast level, the two Parties shall consult to determine the barriers and/or impediments or other factors that explain the difference. The two Parties shall seek to identify means to remove any identified barriers or impediments.

c. Both Parties shall regularly review practices associated with the government control of cargo in the bilateral trade and seek means of measuring such control.

d. The Designated Representatives shall make available all information or data necessary to determine whether the carriage of bilateral cargo was consistent with the forecast and provide any information necessary in examining alleged discriminatory practices.

3. Bulk Cargo

Any Soviet Government controlled bulk cargoes moving in the bilateral trade shall be chartered at world market rates, terms and conditions. Any available U.S.-flag vessel meeting such rates, terms and conditions shall be chartered.

4. Cross-trading

The vessels of each party shall be permitted to use the ports of the other Party subject to Articles 2 and 3 of this Agreement, to participate in ocean transportation between such ports of the other Party and third countries (cross-trading), subject to the following conditions:

a. Each party shall encourage or, if permitted by its laws, require its vessel operators to offer ocean transportation services solely on commercial terms and conditions including rates, frequency, availability, and other conditions of service, and shall similarly encourage

participation in relevant intercarrier agreements so as to afford the operators of the other Party adequate opportunity, in accordance with customary business practice, to compete for participation in the trade at a reasonable profit.

b. Each Party shall notify the other Party of the initiation of, and any subsequent substantial change in, the participation of its liner vessels in any cross-trade of the other, especially changes in capacity and service levels.

c. A Party that believes that its interests are being adversely affected by the cross-trading activities of the vessels of the other Party, in either its liner or bulk cross-trades, or in its access to the trades of the other Party may request consultations in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement. If resolution of the dispute cannot be reached, that Party may impose limitations upon the cross-trading activities of the other Party.

5. Implementation

a. Each Party shall designate a representative for implementation of the principles and rules of this Annex, the representative of the United States being the Maritime Administration, Department of Transportation, and the representative of the Union of Soviet Socialist Republics being the Ministry of Merchant Marine. Each Party shall authorize its representative to take action under its laws and procedures, and in consultation with the Designated Representative of the other Party, to implement this Annex.

b. The Parties further agree that the Designated Representatives shall:

(i) Meet at least annually for a comprehensive review of the movement of bilateral cargo, including the formulation of forecasts; and for such other purposes related to the Agreement as may be desirable, including consulting with a view to improving the ability of carriers of either Party to conduct maritime and related business in the territory of the other party;

(ii) Engage in such consultations, exchange such information and take such action as may be necessary to ensure effective implementation of this Agreement;

(iii) Resolve any other problems in the implementation of this Agreement.

6. Commercial Arrangements

a. The Parties recognize that, pursuant to their respective laws or policies, carriers under their flags may enter into commercial arrangements for the service and stabilization of the trade between them which shall not unduly prejudice the rights of third-flag carriers to compete for the carriage of cargo between the territories of both Parties.

b. Such commercial arrangements shall not relieve the Parties of their obligations under this Agreement.

c. Both Parties recognize the desirability of their national flag carriers entering into cooperative working arrangements in accord with the laws and regulations of each Party.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Соединенных Штатов Америки и
Правительством Союза Советских Социалистических
Республик по некоторым вопросам морского судоходства

Правительство Соединенных Штатов Америки и Правительство
Союза Советских Социалистических Республик,

признавая важность отношений между двумя странами в об-
ласти морского судоходства, стремясь улучшить эти отношения, в
частности посредством договоренностей относительно доступа в
порты и перевозки грузов и пассажиров морем, и желая содейство-
вать дальнейшему развитию двусторонних и международных пере-
возок,

принимая во внимание благоприятное воздействие, оказываемое
на расширение торговли экономической перестройкой и развитием
рыночной экономики в СССР, и

следуя принципам равенства и взаимной выгоды,
согласились о нижеследующем:

Статья I

Для целей настоящего Соглашения:

а. «Судно» означает судно под флагом Стороны, имеющее на
борту документы, требуемые по ее законодательству для предо-
ставления ее национальности судам, регистрации судов на ее
территории и права плавать под ее флагом, и используемое для:

- i) коммерческого морского судоходства; и/или
- ii) учебных целей торгового флота.

б) «Судно» не включает:

i) военные корабли, как они определены в Конвенции
ООН по морскому праву 1982 года;

ii) суда, выполняющие гидрографические, океанографи-
ческие, метеорологические исследования или исследования магнит-
ного поля Земли в гражданских целях, за исключением упомя-
нутых в пункте «а» настоящей статьи;

iii) рыболовные суда, исследовательские рыболовные суда
или вспомогательные рыболовные суда.

Статья 2

Порты Сторон, перечисленные в Приложениях I и II, которые являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения, открыты для доступа судов другой Стороны.

Статья 3

Заход судов одной Стороны в перечисленные порты другой Стороны допускается при условии уведомления соответствующих властей за два рабочих дня до планируемого захода. Заход судов одной Стороны в порты другой Стороны, не перечисленные в Приложениях I или II, может быть разрешен по запросу, направляемому соответствующим властям за семь календарных дней до предполагаемого захода.

Статья 4

Каждая Сторона обеспечивает применение к судам другой Стороны таких тоннажных (корабельных) сборов, которые не будут превышать сборов, применяемых в подобных случаях к своим национальным судам.

Статья 5

Каждая Сторона признает заинтересованность другой Стороны в участии судов под ее флагом в двусторонних перевозках. В этой связи обе Стороны проводят ежегодные консультации в целях обсуждения ожидаемого объема их перевозок и прогнозирования участия судов под флагом США в двусторонних перевозках в соответствии с положениями пункта 2 Приложения III, которое является неотъемлемой частью настоящего Соглашения. Каждая Сторона признает заинтересованность другой Стороны в участии в перевозках грузов и пассажиров между портами другой Стороны и портами третьих стран и действует в соответствии с положениями пункта 4 Приложения III.

Статья 6

Каждая Сторона гарантирует, что выбор судов для перевозки коммерческих грузов двусторонней торговли будет основываться исключительно на коммерческих соображениях, и предоставляет судам другой Стороны справедливые и недискриминационные возможности для конкуренции в перевозках таких грузов.

Статья 7

Каждая Сторона в соответствии со своими законами и правилами предоставляет недискриминационный режим в отношении коммерческих операций, осуществляемых перевозчиками другой Стороны, включая учреждение представительств, приобретение в собственность морских сооружений и оборудования, получение доступа к терминалам и создание таких служб, которые могут потребоваться для эффективного осуществления морских перевозок. Если недискриминационного режима недостаточно для того, чтобы коммерческие организации могли обеспечить эффективное коммерческое представительство и эффективно осуществлять коммерческие операции согласно настоящей статье, то данная Сторона принимает такие дополнительные меры, которые необходимы для обеспечения этого.

Статья 8

Оплата услуг по перевозкам, осуществляемым согласно настоящему Соглашению, производится в свободно конвертируемой валюте, взаимоприемлемой для заинтересованных фирм, компаний, корпораций или торговых организаций. В качестве временной меры такая оплата может также производиться в соответствии с соглашениями, заключенными между двумя сторонами сделки.

Статья 9

Стороны приступают к консультациям в течение тридцати дней с даты поступления от одной из Сторон предложения о консультации по любому вопросу, касающемуся применения или толкования настоящего Соглашения.

Статья 10

Если после проведения консультаций обе Стороны не смогут урегулировать спор по любому из элементов настоящего Соглашения, включая, но не ограничиваясь относящимися к существованию и мерам по устранению дискриминационной практики или других препятствий для применения недискриминационного режима, предусмотренного настоящим Соглашением, то каждая Сторона будет иметь право принять соответствующие меры согласно своему внутреннему законодательству или отменить преимущества, предоставленные по настоящему Соглашению судам другой Стороны.

Статья 11

Положения настоящего Соглашения не ограничивают права любой из Сторон принимать любые меры по защите интересов своей безопасности.

Статья 12

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня обмена дипломатическими нотами, подтверждающими выполнение требований в отношении первого прогноза, предусмотренных в Приложении III, и остается в силе в течение пяти лет. Действие настоящего Соглашения может быть продлено по договоренности между Сторонами.

Действие настоящего Соглашения может быть прекращено любой из Сторон через шесть месяцев после даты письменного уведомления другой Стороны о прекращении его действия.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Вашингтоне 1 июня 1990 года в двух экземплярах, каждый на английском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Соединенных Штатов
Америки

С. К. СКИННЕР

За Правительство
Союза Советских
Социалистических Республик

Э. ШЕВАРДНАДЗЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ I

1. Уилмингтон, Делавер
2. Порт-Эверглейдс, Флорида
3. Саванна, Джорджия
4. Портленд, Мэн
5. Балтимор, Мэриленд
6. Бостон, Массачусетс
7. Фолл-Ривер, Массачусетс
8. Олбани, Нью-Йорк
9. Нью-Йорк, Нью-Йорк (включая части Нью-Йорка и Нью-Джерси, подчиненные портовым властям Нью-Йорка и Нью-Джерси)
10. Филадельфия, Пенсильвания (включая Камден, Нью-Джерси)
11. Понсе, Пуэрто-Рико
12. Джорджтаун, Южная Каролина
13. Ричмонд, Виргиния
14. Мобил, Алабама
15. Бока Гранде, Флорида
16. Тампа, Флорида
17. Батон-Руж, Луизиана
18. Бернсайд, Луизиана
19. Лейк-Чарльз, Луизиана
20. Новый Орлеан, Луизиана (включая Грамерси, Луизиана)
21. Галфпорт, Миссисипи
22. Бомонт, Техас
23. Браунсвилл, Техас
24. Галвестон, Техас (включая Техас-Сити, Техас)
25. Хьюстон, Техас
26. Ориндж, Техас
27. Порт-Артур, Техас
28. Пойнт-Камфорт, Техас

29. Чикаго, Иллинойс
30. Бей-Сити, Мичиган
31. Дулут, Миннесота (включая Сьюпириор, Висконсин)
32. Кливленд, Огайо
33. Гурон, Огайо
34. Толидо, Огайо
35. Кеноша, Висконсин
36. Милуоки, Висконсин
37. Сан-Франциско, Калифорния (включая Аламеда, Окленд, Беркли и Ричмонд, Калифорния)
38. Лос-Анджелес, Калифорния (включая Сан-Педро, Уилмингтон, Терминал Айленд, Калифорния)
39. Портленд, Орегон (включая Ванкувер, Вашингтон)
40. Датч-Харбор, Аляска
41. Лонгвью, Вашингтон
42. Эрн, Пенсильвания

ПРИЛОЖЕНИЕ II

1. Мурманск
2. Архангельск
3. Мезень
4. Игарка
5. Одесса
6. Южный
7. Херсон
8. Поти
9. Новороссийск
10. Измаил
11. Батуми
12. Белгород-Днестровский
13. Килия
14. Сухумн
15. Ильичевск
16. Туапсе
17. Рени
18. Сочи
19. Ялта
20. Мариуполь
21. Находка
22. Восточный порт
23. Невельск
24. Провидения
25. Ленинград
26. Вентспилс
27. Клайпеда
28. Усть-Дунайск
29. Рига

30. Таллин
31. Новоталлиннский
32. Пярну
33. Высоцк
34. Выборг
35. Охотск
36. Поронайск
37. Углегорск
38. Октябрьский
39. Корф
40. Нарьян-Мар
41. Владивосток
42. Ванино

Приложение III

Договоренности относительно перевозки грузов под национальным флагом

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

А. «Двусторонний груз» означает любой груз, отправленный с территории одной Стороны и перемещаемый полностью или частично морем в место назначения на территории другой Стороны прямым сообщением или с перевалкой через третьи страны.

В. «Кросс-трейд» означает транспортировку груза и/или пассажиров судном одной Стороны, осуществляемую полностью или частично морем между территорией другой Стороны и территорией третьей страны.

2. ПРОГНОЗИРОВАНИЕ И ОБЗОР ЛИНЕЙНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

А. Уполномоченные представители ежегодно проводят встречи для определения предполагаемого участия перевозчиков под флагом США в двусторонних линейных перевозках. Такой прогноз составляется на основе эмпирической оценки участия перевозчиков под флагом США по конкурентоспособным ценам и на конкурентоспособных условиях, а также ожидаемого участия перевозчиков США в условиях открытой конкуренции.

В. С целью сравнения фактического участия в перевозках линейных грузов и предполагаемого участия ежегодно проводится обзор прогноза на предыдущий год. Если в течение прогнозируемого периода участие судов под флагом США опускается ниже прогнозируемого уровня, то обе Стороны проводят консультации с целью определения барьеров и/или препятствий или других факторов, обусловивших эту разницу. Обе Стороны стремятся определить средства для устранения любых выявленных барьеров или препятствий.

С. Обе Стороны регулярно проводят обзор практики, касающейся правительственного контроля над грузами двусторонней торговли, и изыскивают средства для определения степени такого контроля.

Д. Уполномоченные представители предоставляют всю имеющуюся информацию или данные, необходимые для определения со-

ответствия объема перевозок двусторонних грузов прогнозу, а также предоставляют любую информацию, необходимую при рассмотрении предполагаемой дискриминационной практики.

3. НАВАЛОЧНЫЙ ГРУЗ

Фрахтование судов для перевозки любых навалочных грузов двусторонней торговли, контролируемых Советским правительством, осуществляется по ставкам и на условиях мирового рынка. Фрахтуются любые имеющиеся в распоряжении суда под флагом США, соответствующие таким ставкам и условиям.

4. КРОСС-ТРЕЙД

Судам каждой Стороны разрешается использовать порты другой Стороны, с соблюдением статьей 2 и 3 настоящего Соглашения, для участия в морских перевозках между такими портами другой Стороны и портами третьих стран (кросс-трейд), с соблюдением следующих условий:

А. Каждая Сторона поощряет или, если это допускается ее законодательством, обязывает своих операторов судов предлагать услуги в морских перевозках исключительно на коммерческих условиях, включая ставки, частоту отхода, наличие тоннажа и другие условия предоставления услуг, и равным образом поощряет участие в соответствующих соглашениях между перевозчиками, с тем чтобы предоставить операторам другой Стороны достаточные возможности для того, чтобы в соответствии с обычной коммерческой практикой конкурировать в перевозках с получением разумной прибыли.

В. Каждая Сторона уведомляет другую Сторону о начале участия ее линейных судов в кросс-трейде другой Стороны и о любых последующих существенных изменениях в таком участии, и в частности об изменениях в объеме предоставляемых услуг и уровне обслуживания.

С. Сторона, считающая, что ее интересам противоречит деятельность в ее кросс-трейде судов другой Стороны как в линейных перевозках, так и в перевозках навалочных грузов, а также в том, что касается ее доступа к перевозкам другой Стороны, может запросить консультации в соответствии с положениями статьи 9 настоящего Соглашения. Если спор не будет

разрешен, эта Сторона может ввести ограничения на деятельность другой Стороны в кросс-трейде.

5. ИСПОЛНЕНИЕ

А. Каждая Сторона назначает представителя для исполнения принципов и правил настоящего Приложения; представителем Соединенных Штатов Америки является Морская Администрация Министерства транспорта, а представителем Союза Советских Социалистических Республик является Министерство морского флота. Каждая Сторона уполномочивает своего представителя предпринимать в рамках ее законов и процедур и по консультации с представителем, назначенным другой Стороной, меры по выполнению настоящего Приложения.

В. Стороны согласились далее, что Уполномоченные представители:

- (i) по крайней мере ежегодно встречаются для всестороннего обзора перевозок двусторонних грузов, включая разработку прогнозов, и для таких других целей, относящихся к Соглашению, которые могут быть желательны, включая консультации с целью расширения возможности перевозчиков любой из Сторон осуществлять судоходную и связанную с ней деятельность на территории другой Стороны;
- (ii) проводят такие консультации, обмениваются такой информацией и предпринимают такие действия, которые могут быть необходимы для обеспечения эффективного выполнения настоящего Приложения;
- (iii) разрешают любые другие проблемы во исполнение настоящего Приложения.

6. КОММЕРЧЕСКИЕ ДОГОВОРЕННОСТИ

А. Стороны признают, что согласно их соответствующим законам или политике перевозчики под их флагами могут заключать между собой коммерческие договоренности по организации транспортных услуг и стабилизации перевозок, которые не наносят необоснованного ущерба правам перевозчиков под третьими флагами конкурировать в перевозках грузов между территориями обеих Сторон.

В. Такие коммерческие договоренности не освобождают Стороны от их обязательств по настоящему Соглашению.

С. Обе Стороны признают желательность заключения между их перевозчиками договоренностей о совместной работе судов под национальными флагами в соответствии с законами и правилами каждой Стороны.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD CONCERNANT CERTAINES QUESTIONS MARITIMES ENTRE
LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOU-
VERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉ-
TIQUES

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Union des Ré-
publiques socialistes soviétiques,

Reconnaissant l'importance des relations maritimes entre les deux pays, désireux
d'améliorer ces relations, notamment par des arrangements concernant l'accès aux ports et
le transport par mer des marchandises et des passagers et souhaitant faciliter davantage le
développement de leurs échanges bilatéraux et internationaux,

Tenant compte de l'effet favorable qu'exerce sur l'expansion des échanges la restructu-
ration économique et le développement d'une économie de marché en URSS,

En application du principe de l'égalité et de l'avantage mutuel,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Accord :

a) Le terme "navire" s'entend d'un navire navigant sous le pavillon de l'une des Parties,
porteur des documents qu'exige la législation de cette Partie pour qu'un navire excipe de sa
nationalité, soit immatriculé dans le territoire et batte le pavillon de cette Partie, et qui est
employé aux fins ci-après :

- i) Le transport maritime commercial; et/ou
 - ii) La formation à la marine marchande;
- b) Le terme "navire" ne s'applique pas :

i) Aux navires de guerre au sens de la Convention des Nations Unies sur le droit de la
mer de 1982;

ii) Aux navires servant à des recherches hydrographiques, océanographiques,
météorologiques ou sur le magnétisme terrestre à des fins civiles, à l'exception des fins
mentionnées au paragraphe a) du présent article;

iii) Aux navires de pêche, aux navires de recherche halieutique et aux navires de pêche
auxiliaires.

Article II

Les ports de chacune des Parties énumérés aux annexes I et II, qui font partie intégrante
du présent Accord, sont ouverts aux navires de l'autre Partie.

Article III

L'accès des navires d'une Partie aux ports énumérés de l'autre Partie est autorisé sous réserve que leur arrivée soit notifiée aux autorités compétentes deux jours ouvrables à l'avance de la date d'entrée prévue. L'entrée des navires de l'une des Parties dans les ports de l'autre Partie qui ne figurent pas aux annexes I ou II peut être autorisée, sur demande dûment présentée aux autorités compétentes sept jours civils à l'avance de la date d'entrée prévue.

Article IV

Chaque Partie veille à ce que les droits de tonnage perçus sur les navires de l'autre Partie n'excèdent pas les droits imposés dans des situations analogues aux navires de sa propre nationalité.

Article V

Chaque Partie reconnaît l'intérêt de l'autre Partie à participer au transport des échanges bilatéraux à bord de navires navigant sous son pavillon. À cet égard, les deux Parties se consultent une fois par an au sujet de leurs prévisions en matière de trafic et de participation des navires navigant sous le pavillon des États-Unis au trafic bilatéral en conformité avec les dispositions du paragraphe 2 de l'annexe III, laquelle fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie reconnaît l'intérêt de l'autre Partie à participer au transport de marchandises et de passagers entre les ports de l'autre Partie et les ports de pays tiers et elle agit en conformité avec les dispositions du paragraphe 4 de l'annexe III.

Article VI

Chaque Partie veille à ce que le choix des navires employés au transport de cargaisons commerciales en trafic bilatéral se fonde exclusivement sur des considérations d'ordre commercial et elle accorde aux navires de l'autre Partie des possibilités équitables et non discriminatoires de concurrence pour le transport de ces cargaisons.

Article VII

Chaque Partie accorde, sous réserve de ses lois et règlements, un traitement non discriminatoire en ce qui concerne les opérations commerciales des transporteurs de l'autre Partie, y compris l'établissement de bureaux d'affaires, la propriété d'installations et d'équipements maritimes, l'accès aux installations terminales et l'établissement de toute installation pouvant se révéler nécessaire à la bonne conduite des services maritimes.

Si le traitement non discriminatoire ne suffit pas à établir une présence commerciale effective et à conduire des opérations d'affaires effectives au titre du présent article, la Partie prend des mesures additionnelles pour ce faire.

Article VIII

Les paiements afférents aux services de transport au titre du présent Accord sont en monnaies convertibles mutuellement acceptées par les entreprises, compagnies, sociétés ou organisations commerciales concernées. À titre intérimaire, ces paiements peuvent aussi être réalisés conformément à des accords conclus entre les deux Parties à la transaction.

Article IX

Les Parties engagent des consultations dans un délai de trente jours à compter de la date de réception d'une demande de consultation émanant de l'une ou l'autre d'entre elles, concernant toute question relative à l'application ou à l'interprétation du présent Accord.

Article X

Si, après consultation, les deux Parties ne parviennent pas à régler un différend concernant tout élément du présent Accord, y compris mais non exclusivement l'existence de mesures discriminatoires ou d'autres obstacles au traitement non discriminatoire prévu dans le présent Accord, ou les mesures nécessaires pour éliminer lesdites pratiques et lesdits obstacles, chaque Partie est libre de prendre toute mesure appropriée en application de ses lois intérieures ou de retirer les avantages accordés aux navires de l'autre Partie en application du présent Accord.

Article XI

Les dispositions du présent Accord ne limitent nullement le droit de l'une ou l'autre des Parties à prendre toute mesure pour la protection de ses intérêts en matière de sécurité.

Article XII

Le présent Accord entre en vigueur à la suite d'un échange de notes diplomatiques notifiant l'accomplissement des premières conditions de prévision prévues à l'annexe III, et demeure en vigueur pendant cinq ans. Le présent Accord peut être prorogé d'un commun accord entre les Parties.

Le présent Accord peut être dénoncé par l'une des Parties, ladite dénonciation prenant effet six mois après communication d'une notification écrite de l'une des Parties à l'autre Partie.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Signé à Washington, le 1er juin 1990, en double exemplaire, en langues anglaise et russe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

SAMUEL K. SKINNER

Pour le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :

ÉDOUARD CHEVARDNADZE

ANNEXE I

1. Wilmington, Delaware
2. Port Everglades, Floride
3. Savannah, Georgie
4. Portland, Maine
5. Baltimore, Maryland
6. Boston, Massachusetts
7. Fall River, Massachusetts
8. Albany, New York
9. New York, New York (y compris les secteurs de New York et du New Jersey relevant de l'Autorité portuaire de New York et du New Jersey)
10. Philadelphie, Pennsylvanie (y compris Camden, New Jersey)
11. Ponce, Porto Rico
12. Georgetown, Caroline du Sud
13. Richmond, Virginie
14. Mobile, Alabama
15. Boca Grande, Floride
16. Tampa, Floride
17. Baton Rouge, Louisiane
18. Burnside, Louisiane
19. Lake Charles, Louisiane
20. New Orleans, Louisiane (y compris Gramercy, Louisiane)
21. Gulfport, Mississippi
22. Beaumont, Texas
23. Brownsville, Texas
24. Galveston, Texas City (y compris Texas City, Texas)
25. Houston, Texas
26. Orange, Texas
27. Port Arthur, Texas
28. Point Comfort, Texas
29. Chicago, Illinois
30. Bay City, Michigan
31. Duluth, Minnesota (y compris Superior, Wisconsin)
32. Cleveland, Ohio
33. Huron, Ohio

34. Toledo, Ohio
35. Kenosha, Wisconsin
36. Milwaukee, Wisconsin
37. San Francisco, Californie (y compris Alameda, Oakland, Berkeley et Richmond, Californie)
38. Los Angeles, Californie (y compris San Pedro, Wilmington et Terminal Island, Californie)
39. Portland, Oregon (y compris Vancouver, Washington)
40. Dutch Harbor, Alaska
41. Longview, Washington
42. Erie, Pennsylvanie

ANNEXE II

1. Murmansk
2. Arkhangel'sk
3. Mesen
4. Igarka
5. Odessa
6. Yuzhnyi
7. Kherson
8. Poti
9. Novorossiysk
10. Izmail
11. Batumi
12. Belgorod-Dnestrovskiy
13. Kiliya
14. Sukhumi
15. Il'ichevsk
16. Tuapse
17. Reni
18. Sochi
19. Yalta
20. Mariupol
21. Nakhodka
22. Vostochniy
23. Nevel'sk
24. Provideniya
25. Leningrad
26. Ventspils
27. Klaipeda
28. Ust-Dunaysk
29. Riga
30. Tallinn
31. Novotallinnskiy
32. Pyarnu
33. Vysotsk
34. Vyborg

- 35. Okhotsk
- 36. Poronavsk
- 37. Uelegorsk
- 38. Oktyabrskiy
- 39. Korf
- 40. Nar'yan Mar
- 41. Vladivostok*
- 42. Vanino*

* Disponible dans la mesure où il est ouvert au navire battant pavillon étranger.

ANNEXE III

ARRANGEMENTS RELATIFS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS PAVILLON NATIONAL

1. Définitions

a) L'expression "fret bilatéral" s'entend de toute cargaison provenant du territoire de l'une des Parties et acheminée en totalité ou en partie par mer à destination du territoire de l'autre Partie, soit directement soit par transit à travers des pays tiers;

b) L'expression "trafic tiers" s'entend du transport de fret et/ou de passagers par un navire de l'une des Parties, acheminé en totalité ou en partie par mer, entre le territoire de l'autre Partie et le territoire d'un pays tiers.

2. Prévisions et examen du trafic de marchandises sur des navires de ligne

a) Les représentants désignés se rencontrent une fois par an afin de déterminer le trafic prévisionnel de fret bilatéral sur des navires de ligne battant pavillon des États-Unis. Ces prévisions dépendent de la détermination empirique de la capacité disponible sous pavillon des États-Unis à des prix et conditions compétitifs et des prestations prévisionnelles des navires navigant sous pavillon des États-Unis en régime de libre concurrence;

b) Les prévisions de l'année précédente sont examinées une fois par an afin de comparer le trafic effectif et le trafic prévisionnel des navires de ligne. Si, pendant la période à l'examen, le trafic sous le pavillon des États-Unis tombe au-dessous du niveau prévisionnel, les deux Parties se concertent afin de déterminer les obstacles et/ou les entraves ou autres facteurs qui expliquent cet écart. Les deux Parties s'efforcent d'identifier les moyens de supprimer tout obstacle ou entrave identifié;

c) Les deux Parties examinent régulièrement les pratiques relatives au trafic contrôlé de fret bilatéral et recherchent les moyens de quantifier le contrôle de l'État;

d) Les représentants désignés mettent à disposition tous les renseignements et données nécessaires pour déterminer si le trafic de fret bilatéral a été conforme aux prévisions et communiquent tous les renseignements nécessaires à l'examen des pratiques discriminatoires alléguées.

3. Vrac

Toute cargaison de fret bilatéral en vrac contrôlée par le Gouvernement soviétique doit être transportée aux taux et conditions du marché mondial. Tout navire battant pavillon des États-Unis et offrant ces taux et conditions doit être affrété pour ce transport.

4. Trafic tiers

Les navires de chacune des Parties sont autorisés à utiliser les ports de l'autre Partie sous réserve des dispositions des articles II et III du présent Accord et à participer au transport maritime entre lesdits ports de l'autre Partie et les pays tiers (trafic tiers) aux conditions ci-après :

a) Chaque Partie encourage ou, si sa législation le permet, exige que ses armateurs exploitants offrent des services de transport maritime exclusivement à des conditions commerciales, notamment en ce qui concerne les taux, la fréquence, la disponibilité et les autres

conditions de service, et encourage de même la participation à des accords pertinents entre transporteurs, afin de donner aux armateurs exploitants de l'autre Partie la possibilité adéquate, en conformité avec la pratique commerciale habituelle, de participer à la concurrence du marché du fret dans des conditions de rentabilité raisonnable;

b) Chaque Partie notifie à l'autre Partie la mise en exploitation de ses navires de ligne en trafic tiers, ainsi que toute modification ultérieure importante de leur participation à ce trafic, en particulier les changements apportés à la capacité et aux niveaux de service;

c) La Partie qui estime que les activités de trafic tiers des navires de ligne ou de vrac de l'autre Partie portent atteinte à ses intérêts ou à son accès au trafic de cette autre Partie, peut demander la tenue de consultations prévues à l'article IX du présent Accord. Si le différend ne peut être réglé, la première Partie peut imposer des limites aux activités de trafic tiers de l'autre Partie.

5. Mise en oeuvre

a) Chaque Partie désigne un représentant chargé de veiller à la mise en oeuvre des principes et règles de la présente annexe, le représentant des États-Unis étant l'Administration maritime du Ministère du commerce et le représentant de l'Union des Républiques socialistes soviétiques étant le Ministère de la marine marchande. Chaque Partie autorise son représentant à prendre des mesures, en conformité avec ses lois et procédures, et en consultation avec le représentant désigné de l'autre Partie, afin de mettre en oeuvre la présente annexe;

b) Les Parties conviennent en outre que les représentants désignés :

i) Se rencontrent au moins une fois par an afin d'examiner l'ensemble du trafic de fret bilatéral, y compris la formulation des prévisions; et à toute autre fin souhaitable concernant l'Accord, notamment pour se concerter en vue d'améliorer la capacité des transporteurs de l'une des Parties de mener des activités maritimes et commerciales connexes dans le territoire de l'autre Partie;

ii) Procèdent aux consultations, échangent les renseignements et prennent les mesures qu'ils jugent nécessaires, afin d'assurer la mise en oeuvre effective du présent Accord;

iii) Règlent tout autre problème relatif à la mise en oeuvre du présent Accord.

6. Arrangements d'ordre commercial

a) Les Parties reconnaissent que les transporteurs dont les navires battent leur pavillon peuvent, en application des lois ou politiques respectives des Parties, conclure entre eux des arrangements d'ordre commercial pour la desserte et la stabilisation du trafic entre les Parties, lesdits arrangements ne doivent pas léser indûment le droit des transporteurs dont les navires battent pavillon d'États tiers de leur faire concurrence pour l'acheminement du trafic entre les territoires des deux Parties;

b) Lesdits arrangements d'ordre commercial ne libèrent pas les Parties de leurs obligations aux termes du présent Accord;

c) Les deux Parties reconnaissent qu'il est souhaitable que les transporteurs dont les navires battent leur pavillon concluent des arrangements de coopération en conformité avec les lois et règlements de chaque Partie.