

**No. 40315**

---

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

**Civil Air Transport Agreement 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 June 1990 by signature, in accordance with article 17*

**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 relatif aux transports aériens civils 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 juin 1990 par signature, conformément à l'article 17*

**Textes authentiques :** *anglais et russe*

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

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

CIVIL AIR TRANSPORT AGREEMENT 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, being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, (hereinafter called the "Convention") and desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air transport services, have agreed as follows:

*Article 1*

Each Contracting Party grants the other Contracting Party the rights enumerated in this Agreement and the Annexes hereto for the purpose of establishing and operating the scheduled air services (hereinafter called "agreed services") and charter air services envisaged herein. The Annexes to this Agreement shall be deemed integral parts of this Agreement, and all references to the Agreement shall refer also to the Annexes.

*Article 2*

1. The flight routes of aircraft on the agreed services and the points for crossing national boundaries shall be established by each Contracting Party within its territory.

2. All technical and commercial questions not covered by this Agreement or other agreement(s) of the Contracting Parties concerning the flights of aircraft and the transportation of passengers, baggage, cargo, and mail on the agreed services, as well as such questions concerning commercial cooperation may be resolved by agreement between the respective designated airlines.

3. All agreements between the designated airlines and amendments thereto shall be subject to approval by the appropriate authorities of the Contracting Parties.

*Article 3*

1. The capacity to be provided by each designated airline on the agreed services shall be related primarily to the requirements of the traffic having its initial origin or ultimate destination in the territory of the Contracting Party whose nationality the airline possesses. Such origin and destination is determined by the ticket or air waybill. Traffic which transits the territory of a Contracting Party, with or without stopover, shall not be considered to have its origin or destination in that territory.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall, upon request, submit to the other Contracting Party traffic statistics.

3. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate and promote the agreed services.

*Article 4*

All fares and rates to be charged for traffic which moves over the agreed services for all or part of its transportation by air shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, such as costs of operation, reasonable profit, and the rates charged by any other carriers, as well as the characteristics of each service. Such fares and rates shall be filed with the appropriate authorities of the Contracting Parties for review in accordance with applicable national law. Fares and rates filed on or before the thirtieth day prior to their effectiveness shall be acted upon not later than fifteen days after the filing date.

*Article 5*

Each Contracting Party reserves the right to withhold, suspend, or revoke permission to operate the agreed services from a designated airline of the other Contracting Party in the event that it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in nationals or agencies of the other Contracting Party. Such action may also be taken by either Contracting Party in case of the failure of an airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party referred to in Article 10 of this Agreement, or in case of failure of an airline or the other Contracting Party to perform its obligations under this Agreement or under the Supplementary Agreement referred to in Article 6 of this Agreement or to fulfill the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement on the basis of reciprocity. For the purpose of this Article, 'permission to operate' includes both operating authorization and technical permissions. Such action shall normally be taken only after prompt consultation between the appropriate authorities of the Contracting Parties, except in case of a failure to comply with laws and regulations referred to in Article 10, Paragraphs 1 and 2 and as provided in Article 7.

*Article 6*

1. The Contracting Parties shall take all necessary measures to ensure safe and effective operation of the agreed services and charter air services. To this end, the Supplementary Agreement of November 4, 1966, as amended, shall remain in force concurrent with this Agreement.

2. (a) Each Contracting Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of air worthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party.

(b) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, air-

craft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. In the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time, the provisions of Article 5 shall apply.

*Article 7*

1. Consistent with rights otherwise enjoyed under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. The Contracting Parties shall provide all necessary aid to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

3. The Contracting Parties shall act in full conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed On Board Aircraft, signed at Tokyo, on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

4. The Contracting Parties shall act in full conformity with the aviation security provisions and regulations established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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.

5. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and inspect passengers, their carry-on items as well as 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 special security measures, to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement

within 15 days from the date of the request for consultations, or an urgent threat to the security of international civil aviation, will constitute grounds for application of Article 5 of this Agreement.

*Article 8*

1. User charges imposed by the competent charging authorities on the airlines of the other Contracting Party shall be just and reasonable.

2. User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full economic cost to the competent charging authorities of providing the airport, air navigation, and aviation security facilities and services. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own or any other airlines operating similar international air transportation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. Reasonable notice shall be given prior to changes in user charges. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

*Article 9*

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air services by the airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during the flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by the national authorities, and not based on the cost of services provided, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

(b) ground equipment and spare parts including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance or repair of aircraft of an airline of the other Contracting Party used in international air transportation; and

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available where an airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. Each Contracting Party shall use its best efforts to secure for the airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, an exemption from taxes, duties, charges and fees imposed by State, regional and local authorities on the items specified in paragraph 1 and 2 of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in this Article, except to the extent that the charges are based on the actual cost of providing the service.

6. Each Contracting Party shall ensure the provision at a reasonable price or facilitate the importation into its territory of an adequate quantity of aviation fuel of required grade, quality, and specifications for the airlines of the other Contracting Party in accordance with the request of such airlines.

7. The designated airlines of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to customs and duties, bring in and maintain at each of the points on the agreed routes within the territory of the other Contracting Party material and equipment required by those airlines for the provision and promotion of air services. Promotional materials, such as advertisements, printed catalogs, price lists, trade notices, or tourist and other literature (including posters) shall be admitted duty free.

#### *Article 10*

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing the entry into and exit from its territory of civil aircraft in international flight in accordance with the present Agreement or the operation and navigation of such aircraft while within the limits of its territory shall apply to the aircraft of the airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing the arrival and sojourn in and departure from its territory of aircraft crews, passengers, baggage, cargo and mail carried on board aircraft, in particular regulations governing landing permits, passports, customs and immigration, currency, and quarantine formalities, shall apply to the crews, passengers, baggage, cargo and mail of the aircraft of the airlines of the other Contracting Party during their arrival and sojourn in and departure from the territory of the first Contracting Party.

3. (a) The Contracting Parties shall grant, without limitation, in advance, and with a validity of at least twenty four months, visas for all aircraft crews and cabin crews of each

designated airline operating the agreed services. These visas shall be valid for any number of flights into and out of the territory of the other Contracting Party during the period of their validity.

(b) The Contracting Parties shall grant in advance visas of appropriate duration and scope for the aircraft crews and cabin crews of each airline operating approved charter air services.

4. Visas for the employees of the designated airlines of one Contracting Party stationed at points on the agreed routes within the territory of the other Contracting Party as provided in Article 13 of this Agreement shall be granted in advance with multiple entry and a validity of at least twelve months.

5. Crews employed on the agreed services may stay temporarily in the cities set forth in Section II of Annex 1, provided that they leave on the aircraft on which they arrived or on the next regularly scheduled flight of their airline, unless prevented by illness or crew rest requirements.

6. Each Contracting Party shall assist the other in obtaining copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

#### *Article 11*

1. All aircraft of the designated airlines of one Contracting Party during flights over the territory of the other Contracting Party must have the identification marks of their state established for international flights, and also the following documents:

- (a) Certificate of registration;
- (b) Certificate of airworthiness;
- (c) License for radio equipment;
- (d) Appropriate certificates for each member of the crews; and,
- (e) When carrying cargo, documents describing the cargo unless transmitted by other means.

2. All of the aforementioned documents issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which the certificates or licenses were issued or rendered valid are not less stringent than standards prescribed in the Annexes to the Convention.

#### *Article 12*

1. In case of a forced landing, accident or other incident involving an aircraft of an airline of one Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the Contracting Party in whose territory the incident took place shall without delay and by the quickest means notify the other Contracting Party thereof, and of the available particulars and circumstances of the occurrence, take necessary measures for the investigation of the causes of the incident, and also undertake immediate steps to give such assistance as may be necessary to the crew and passengers, provide for the safety of the aircraft and the mail,

baggage, and cargo of such aircraft in the condition in which they are after the incident, and provide for their rapid onward transportation.

2. (a) The Contracting Party whose registry the aircraft possesses shall have the right to appoint its observers, who shall be present and participate in the investigation of the incident.

(b) The preparation of the report, findings, and the determination of probable cause of such incident will be accomplished by the appropriate authorities of the Contracting Party in whose territory the incident occurred.

3. The Contracting Party conducting the investigation of the incident is required to:

(a) upon the request of the other Contracting Party, leave the aircraft and its contents undisturbed (so far as is reasonably practicable) pending their inspection by representatives of the appropriate authorities of such Contracting Party and of the airline whose aircraft is involved;

(b) grant immediate access to the aircraft to accredited representatives of the other Contracting Party and to representatives of the airline whose aircraft is involved;

(c) ensure the protection of evidence;

(d) conduct an inquiry into the incident and furnish the other Contracting Party with a report of the facts, conditions, and circumstances thereof; and

(e) on request of the other Contracting Party, release to any person or persons designated by it the aircraft, its contents or any part thereof, as soon as these are no longer necessary for the inquiry, and facilitate removal thereof to the territory of the other Contracting Party.

4. The crew of the aircraft involved in the incident and the representatives of the airline whose aircraft is involved shall comply with all accident investigation laws and regulations applicable within the territory where the incident took place.

5. Prior to commencement of the agreed services each Contracting Party shall establish air search and rescue procedures, activities and centers within its territory so as to promote efficient organization of search and rescue operations in connection with flights conducted under this Agreement, including arrangements for mutual participation in such operations with the consent of the Contracting Party in whose territory the search and rescue activities are to be conducted. Information on search and rescue procedures will be exchanged on a current basis.

### *Article 13*

1. To facilitate the conduct of the operation of the agreed services, including the servicing of aircraft, upon signature of this Agreement, the designated airlines of the Union of Soviet Socialist Republics shall be permitted to have a representation at New York and Washington of a combined total of twelve employees. On and after January 1, 1991, the designated airlines of the Union of Soviet Socialist Republics shall be permitted:

(a) to have a representation at New York and Washington of a combined total of sixteen employees; and



(b) to have a representation in U.S. cities set forth in Section II of Annex I other than New York and Washington of not more than six employees, with no more than three such employees assigned to any one such city.

2. To facilitate the conduct of the operation of the agreed services, including the servicing of aircraft, upon signature of this Agreement, the designated airlines of the United States of America shall be permitted to have a representation at Moscow and Leningrad of a combined total of twelve employees. On and after January 1, 1991, the designated airlines of the United States of America shall be permitted:

(a) to have a representation at Moscow and Leningrad of a combined total of sixteen employees; and

(b) to have a representation at Soviet cities set forth in Section II of Annex I other than Moscow and Leningrad of not more than six employees, with no more than three such employees assigned to any one such city.

3. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall obligate a Contracting Party to permit the entry of representatives who are not nationals of the other Contracting Party.

4. Additionally, each Contracting Party grants the right of entry into its territory for short periods not exceeding ninety days to those personnel required by the designated airlines of the other Contracting Party for the normal conduct of its activities.

#### *Article 14*

1. Flights of the airlines of both Contracting Parties on the agreed routes shall be suspended upon thirty days' notice given by one Contracting Party to the other if it finds that its designated airlines are prevented from operating flights on the agreed services because of circumstances beyond the control of the first Contracting Party. Such flights may be suspended immediately by either Contracting Party if extraordinary circumstances arise which are beyond the control of the appropriate authorities of that Contracting Party.

2. Services so suspended can thereafter be reinstated through an exchange of notes between the Contracting Parties and shall be carried on in accordance with the terms of this Agreement and the Supplementary Agreement.

#### *Article 15*

1. Subject to the provisions of Annex 3, all financial accounting and payments between the designated airlines of the Contracting Parties shall be carried out, as agreed upon by the designated airlines, in United States dollars, or in rubles if such payments in rubles become legal under the currency regulations of the Union of Soviet Socialist Republics, through the transfer of sums due to the designated airlines of the Union of Soviet Socialist Republics to their respective accounts in the Bank for Foreign Economic Affairs of the U.S.S.R. and of sums due to the designated United States airlines to their respective accounts in banks of their choice in the United States of America. Particular payments may be made in third country currencies by agreement between the designated airlines.

2. The above-mentioned sums shall be transferred freely and such transfers shall be exempt from any taxation or any other restrictions.

3. Passengers intending to undertake a trip, regardless of their citizenship, shall be free to choose the airline or airlines. They shall be free, when paying for the air service, to pay for it in the currency of that country where the payment takes place if the tariffs of the carrier provide for payment in such currency.

4. Except as otherwise agreed by the designated airlines and approved by the Contracting Parties, the rate of conversion between the rubles and the United States dollars for all purposes pursuant to this Agreement including pricing of and payment for commodities and services and settlement of outstanding balances between the designated airlines shall be the rate of exchange for the sale of air transportation on the date of application or submission for settlement of outstanding balances. If there should be a change in the rate of exchange applied for such sales of transportation, the designated airlines will make a special settlement at the old rate as of the date of such change.

5. The rates of exchange which shall be applicable to sales made in currencies of third countries of transportation performed by the designated airlines pursuant to this Agreement may be provided for in airline agreements.

6. The provisions of this Article shall be applicable to cargo as well as passenger transportation.

#### *Article 16*

Either Contracting Party may at any time request consultations between the appropriate authorities of both Contracting Parties for the discussion, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultation shall begin within sixty days after the receipt of the request by the Department of State of the United States of America or by the Ministry of Foreign Affairs of the Union of Soviet Socialist Republics, respectively. In the event that agreement is reached concerning the amendment of this Agreement, these amendments shall come into force upon confirmation by an exchange of diplomatic notes.

#### *Article 17*

This Agreement shall enter into force upon signature and shall remain in force until six months after the date of written notice by diplomatic note from one Contracting Party to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede the November 4, 1966, Civil Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, as amended.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present agreement.

Done at Washington, in duplicate, this first day of June, 1990, in the English and Russian languages, each text being equally authentic.

For the Government of the United States of America:

JAMES A. BAKER, III

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:

EDUARD SHEVARDNADZE

ANNEX 1. SCHEDULED AIR SERVICE

*Section I-Designations*

A. Prior to April 1, 1991, the Government of the United States of America designates Pan American World Airways, Inc., to operate the agreed services on the routes specified in Section II of this Annex. On and after April 1, 1991, the Government of the United States of America may designate an additional four combination airlines and two all-cargo carriers to operate the agreed services on the routes specified in Section II of this Annex.

B. Prior to April 1, 1991, the Government of the Union of the Soviet Socialist Republics designates Aeroflot (Soviet Airlines) to operate the agreed services on the routes specified in Section II of this Annex. On and after April 1, 1991, the Government of the Union of Soviet Socialist Republics may designate an additional six airlines to operate the agreed services on the routes specified in Section II of this Annex.

C. Either Contracting Party may substitute any other airline of its nationality for any airlines designated under paragraphs (A) and (B) of this Section subject only to the qualification of such airline before the aeronautical authorities of the other Contracting Party under the laws normally applied. Each Contracting Party shall issue all necessary operating and technical permissions to the designated airlines of the other Contracting Party without undue delay.

*Section II-Routes*

A. Airlines of one Contracting Party designated for scheduled air services shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to operate scheduled international air services (1) between points on the following routes, and (2) between points on such routes and points in third countries through points in the territory of the Contracting Party which has designated the airlines.

1. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

a. From a point or points in the United States via intermediate points on a North Atlantic routing to Moscow, Leningrad, Kiev, Riga, Minsk, and Tbilisi.

b. From a point or points in the United States on a North Pacific routing to Magadan and Khabarovsk.

2. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:

a. From a point or points in the Union of Soviet Socialist Republics via intermediate points on a North Atlantic routing to (1) New York and Washington, (2) Chicago, and (3) Miami; with rights beyond Miami to two points in South America to be mutually agreed later.

b. From a point or points in the Union of Soviet Socialist Republics on a North Pacific routing to Anchorage (mandatory stop) and San Francisco.

B. Each designated airline shall have the following rights in the operation of the agreed services on the respective routes specified in paragraph (A) of this Section:

1. The right to land for technical and commercial purposes at the points on the agreed routes in the territory of the other Contracting Party, as well as to use approved alternative airports and flight facilities in that territory for these purposes;

2. The right to take on or discharge international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, at the agreed points on the routes specified in paragraph (A) of this section (i) in the territory of the other Contracting Party, (ii) at third country intermediate and beyond points, and (iii) at any point or points in the territory of the Contracting Party which designates the airline. For each of the points in (i), (ii) and (iii), above, the rights include all connecting (either on-line or with any other airline), stopover (provided the airline has carried the traffic to and from any stopover point in the territory of the other Contracting Party), and local fifth freedom (to and from third country intermediate points) traffic, provided that (subject to the right, to carry its own stopover traffic) neither Contracting Party's designated airlines shall be entitled to carry local cabotage traffic between points in the territory of the other Contracting Party.

C. Each designated airline may, on any or all flights on approved routings at its option, operate flights on the respective routes authorized in paragraphs A(1) and A(2) of this section in either or both directions; combine different flight numbers within one aircraft operation; serve points on the routes in any combination and in any order which may include serving intermediate points as beyond points and beyond points as intermediate points, omit stops at any point or points except as specified in Section II, paragraph (A)(2)(b); and transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes, without directional or geographic limitation, and without any loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided the flight originates or terminates in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

D. Each designated airline may change aircraft at any points referred to in the routes without any limitation in type or number of aircraft operated, or in the utilization of one or more flight numbers, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party which has designated the airline, and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party which has designated the airline is a continuation of the transportation beyond such point. For purposes of the frequency conversion factors set forth in Section III of this Annex, the category of aircraft shall be determined by the aircraft which arrives and departs the territory of the other Contracting Party.

### *Section III-Frequencies*

A. Until and through March 31, 1991, the U.S. designated airline may operate up to fifteen point one (15.1) round trip equivalent combination frequencies per week between the United States and Moscow/Leningrad.

B. Until and through March 31, 1991, the Soviet designated airline may operate up to fifteen point one (15.1) round trip equivalent frequencies per week between the Union of Soviet Socialist Republics and New York/Washington.

C. From April 1, 1991, through March 31, 1992, the U.S. designated airlines may operate up to twenty-two (22) round trip equivalent combination frequencies per week between the United States and Moscow/Leningrad. Beginning on April 1, 1992, the U.S. designated airlines may operate up to thirty-seven (37) round trip equivalent combination frequencies per week between the United States and Moscow/Leningrad.

D. From April 1, 1991, through March 31, 1992, the Soviet designated airlines may operate up to twenty-two (22) round trip equivalent flights per week between the Union of Soviet Socialist Republics and New York/Washington. Beginning on April 1, 1992, the Soviet designated airlines may operate up to thirty-seven (37) round trip equivalent flights per week between the Union of Soviet Socialist Republics and New York/Washington.

E. From April 1, 1991, through March 31, 1993, the U.S. designated passenger/com-  
bination airlines may operate up to ten (10) round trip equivalent flights per week between the United States and Kiev, Riga, Minsk, Tbilisi, Magadan and Khabarovsk, with none of these cities receiving more than seven (7) weekly round trip equivalent frequencies. From April 1, 1991, through March 31, 1992, the U.S. designated all-cargo airlines may operate up to ten (10) round trip equivalent frequencies per week between the United States and Moscow, Leningrad, Kiev, Riga, Minsk, Tbilisi, Magadan, and Khabarovsk, with none of these cities receiving more than seven (7) weekly round trip equivalent frequencies. From April 1, 1992, through March 31, 1993, the U.S. designated all-cargo airlines may operate up to eleven (11) round trip equivalent frequencies per week between the United States and Moscow, Leningrad, Kiev, Riga, Minsk, Tbilisi, Magadan, and Khabarovsk, with none of these cities receiving more than seven (7) weekly round trip equivalent frequencies.

F. From April 1, 1991, through March 31, 1992, the Soviet designated airlines may operate up to twenty (20) round trip equivalent frequencies per week between the Union of Soviet Socialist Republics and New York/Washington, Chicago, Anchorage, Miami, and San Francisco, of which not more than ten (10) may operate to New York/Washington and not more than seven (7) may operate to any one of the other cities specified. From April 1, 1992, through March 31, 1993, the Soviet designated airlines may operate up to twenty-one (21) round trip equivalent frequencies per week between the Union of Soviet Socialist Republics and New York/Washington, Chicago, Anchorage, Miami, and San Francisco of which not more than eleven (11) may operate to New York/Washington and not more than seven (7) may operate to any one of the other cities specified.

G. The designated airlines may, at their option utilize any wide or narrow bodied aircraft equipment, provided that the frequencies set forth in paragraphs A-F shall be determined on a capacity equivalency conversion factor, as follows:

1. For combination services:

1	B-737/B-727/IL-62M/TU-154	= 1.0
1	A-310/Stretched DC-8/B-757/B-767 A-300-605R with 218 seats IL-86 with 220 seats	= 1.3
1	L-1011/A-300/DC-10 A300-605R with 267 seats IL-96/IL-86 with 250 seats	= 1.5
1	B-747	= 2.0

New or other types of aircraft may be operated based on a conversion factor which most closely approximates the seating capacity for the listed aircraft.

2. For all-cargo services:

1	L-100/B-727/ TU-154	= 0.5
1	IL-76/DC-8	= 1.0
1	DC-10-30CF	= 1.3
1	MD-11F	= 1.5
1	B-747/AN-124	= 2.0

New or other types of aircraft may be operated based on a conversion factor which most closely approximates the weight capacity for the listed aircraft.

H. The frequencies mentioned above may be increased in accordance with Article 16 of this Agreement. Extra sections operated by a designated airline of a Contracting Party shall not be counted as a frequency, but must be approved in advance by the appropriate authorities of the other Contracting Party.

*Section IV-Overflights*

Pan American World Airways, a designated airline of the United States, may overfly the territory of the Union of Soviet Socialist Republics nonstop on flights between points in Europe and the Indian subcontinent in both directions, with an aggregate frequency of up to seven (7) round trip flights per week, on airways approved by the aeronautical authorities of the Union of Soviet Socialist Republics. If Pan American World Airways operates fewer than seven (7) round trip flights per week, the remaining number of flights may be operated by any other U.S. scheduled airline upon no less than 30 days advance notice to the Government of the Union of Soviet Socialist Republics through diplomatic channels.

*Section V-Termination*

This Annex will expire on March 31, 1993. Prior to March 31, 1993, the Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of the Agreement regarding consultations, suspension, or termination of the Agreement.



## ANNEX 2. CHARTER AIR SERVICE

I. The airlines of each Contracting Party may operate commercial charter flights into points in the territory of the other Contracting Party.

II. All charter applications shall receive positive consideration on the basis of comity and reciprocity by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such applications shall be subject to advance approval of routings and points in accordance with the safety and national security requirements of the Contracting Party receiving the application.

III. On the North Atlantic route, the total number of such round-trip flights for the airlines of each Contracting Party shall not exceed one hundred (100) charter flights per year. Charter flights over the number mentioned above shall receive positive consideration by the aeronautical authorities of the respective Contracting Party on the basis of comity and reciprocity. The above quota may be changed subject to agreement between the respective authorities of the Contracting Parties.

IV. Temporarily, on the North Pacific route, charter flights shall not be subject to the above quota and requests for them shall be given positive consideration on the basis of comity and reciprocity.

V. Subject to advance approval of routings and points in compliance with entry, transit, customs and immigration laws and regulations, and in accordance with the safety and national security requirements of the receiving Contracting Party, decisions on charter applications shall be made within 20 days of receipt of the application. In the event of denial of an application, the denial shall specify the reason therefor: (A) reciprocity, (B) safety, and (C) national security considerations. Applications filed on short notice shall receive sympathetic consideration.

VI. Charter flights shall be operated in accordance with the charter rules of the country in which the charter traffic originates.

VII. Humanitarian charters, approved by the Contracting Parties as such, shall not be included in the numerical limitations set forth in section III above.

VIII. All flights not "engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire" within the meaning of Article 5, paragraph 2, of the Convention on International Civil Aviation, are governed by that Article, and are not subject to quota under this Annex.

IX. Nothing in this Annex shall preclude the establishment of joint ventures between a U.S. airline authorized to operate charter services and an airline of the U.S.S.R., subject to the approval of both Contracting Parties. Flights operated in any such joint venture shall not be subject to quota under this Annex.

X. This Annex shall become effective on January 1, 1991, and shall expire on March 31, 1993.

Prior to March 31, 1993, this annex may be terminated on 60 days notice by either Contracting Party by diplomatic note. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or

modified. This paragraph does not modify any other provision of the Agreement regarding consultations, suspension, or termination of the Agreement.

### ANNEX 3. FINANCIAL OPPORTUNITIES

I. At such time as any currency of the U.S.S.R. shall become freely convertible, or at such time as any currency of the Soviet Union shall become freely convertible when used for the purpose of purchasing international transportation services from either a Soviet or foreign entity, the airlines of the Contracting Parties, alone or, at their option, as participants in a joint-venture, shall, to an equal extent, have the right to:

A. engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or, at the airlines' discretion, through its agents;

B. sell air transportation on their own transportation documents, and any person shall be free to purchase such transportation, in such currency of the other Contracting Party, or in freely convertible currencies;

C. convert and remit, on demand, without restrictions or taxation with regard to these operations, to or from the U.S. and U.S.S.R. local revenues in freely convertible currencies, in excess of sums locally disbursed, at the exchange rate applicable on the date the designated airline makes the initial application for remittance and at the maximum exchange rate permitted for any foreign businesses conducting business in that country.

D. pay for local expenses including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party, in such currency, or, at their discretion, pay for such expenses in freely convertible currencies according to currency regulations; and

E. hold bank accounts in their own names in the territory of the other Contracting Party, in the currency of either Contracting Party, or in any freely convertible currency, at the airlines' option.

II. Prior to such time as U.S. airlines shall be permitted under Soviet law to fully exercise all rights specified in I A through E above, U.S. airlines may exercise those rights in the U.S.S.R. to the maximum extent permitted by Soviet law, and in any event to the maximum extent permitted to any other airline of any nationality other than national airlines of the U.S.S.R. Designated U.S. airlines are permitted to sell freely passenger and cargo transportation in Soviet territory on their own transportation documents for freely convertible currency at their city offices and through U.S.S.R. travel agents, as well as to appoint agents at their discretion, in addition to designated carriers of the U.S.S.R., subject to applicable Soviet law.

III. To the extent that Soviet law may require participation in a joint venture with a Soviet entity in order for U.S. airlines to exercise the rights provided in I A through E, above, U.S. designated airlines shall be permitted to participate in such joint ventures, and all necessary actions or participation by Soviet airlines or entities shall be accomplished, to the effect that the specified rights may be exercised by U.S. designated airlines to the maximum extent permitted by Soviet law.

IV. To the extent U.S. designated airlines are not permitted to fully exercise the rights set forth in I A through E, above, and/or are required to make sales through a Soviet national airline and/or other entity, U.S. designated airlines may select a General Sales Agent of their choice from among those authorized to make such sales and may, in this connection,

choose any agent permitted to be utilized by any airline of any nationality other than national airlines of the U.S.S.R.

V. Effective April 1, 1991, and until such time as conditions will be created in the U.S.S.R. for the full exercise of those rights set forth in Section I of this Annex 3:

A. Ruble sales in the U.S.S.R., by designated U.S.S.R. airlines, on flights operated from the U.S.S.R. and return by U.S. designated airlines, are guaranteed equivalent to eight and three quarters (8.75) percent of the average annual round trip (one round trip equals two one way flights) available capacity offered by each U.S. designated airline, in accordance with tariffs established pursuant to Article 4 of this Agreement and applicable to the U.S. airlines. Payments will be made monthly to the U.S. airlines, in dollars, at the official exchange rate on the date of sale, no later than 45 days after such sales have been made.

B. The provisions of this Section V, paragraph A, shall apply equally to sales on scheduled all-cargo service.

C. Commission rates for sales by such designated airlines shall not exceed the commission rates set forth in IATA Resolutions. Prior to April 1, 1991, the Agreed Balancing Mechanism set forth by the exchange of diplomatic notes of February 13, 1986, shall remain in force.

VI. The designated airlines of the U.S.S.R. shall have the right to freely sell passenger and cargo air transportation on their own documents of carriage within the U.S. territory within their own offices and through U.S. travel agencies, as well as to appoint sales agents of their own choice. Such sales and appointments are subject to generally applicable U.S. law.

VII. The local expenses of U.S. airlines within the territory of the Soviet Union shall be reviewed by both Contracting Parties, annually or as otherwise agreed by the Contracting Parties, to ensure that no discriminatory practices exist in the provision or cost of those expenses, and that such expenses are not higher than equivalent expenses in the United States, or those paid by any other foreign airline in the U.S.S.R.

VIII. The Governments of the U.S. and the U.S.S.R., and/or U.S. and U.S.S.R. aviation authorities, retain the right to assign agents for ground service in the U.S. and in the U.S.S.R., for any and all U.S. and U.S.S.R. airlines.

IX. Ground handling expenses, airport landing fees, fuel, en route charges for flights landing in the territory of the Contracting Parties, and other charges at Soviet airports shall not, in the aggregate, exceed those charged for corresponding services, as follows:

A. for New York and Washington services, the average of those charged at John F. Kennedy airport, New York, and Dulles International Airport, Washington, D.C.;

B. for North Atlantic services other than New York and Washington, the average of those charged at Miami International and Chicago O'Hare Airports;

C. for Pacific services, the average of those charged at San Francisco airport in California, and Anchorage airport in Alaska. For the purposes of this paragraph ground handling shall include those activities specified in the appropriate Annex to the standard IATA handling agreement.

X. The Governments of the U.S. and the U.S.S.R., and/or the U.S. and U.S.S.R. aviation authorities, retain the right to assign an exclusive general agent for the sale of passenger and cargo transportation for the execution of sales in their respective territories on flights of one or all designated airlines of the other Contracting Party, or to restrict the sale of transportation by any or all designated airlines of the other Contracting Party to the degree necessary to ensure an equivalency of opportunities for the designated carriers of the Contracting Parties. At the request of the Governments of the U.S. or the U.S.S.R., and/or the U.S. or U.S.S.R. aviation authorities, the designated airlines of the other Contracting Party shall provide, within a 60 day period from the date of the request, an accounting of the sales on such airlines within the territory of the Contracting Party requesting the accounting.

XI. Either side may withhold or suspend equivalent authority provided under Annexes 1 and 2 of this Agreement in the event that the necessary commercial agreements under Article 2 of the Agreement, despite serious negotiations, cannot be, or have not been consummated to the satisfaction of the airlines and the appropriate authorities of the Contracting Parties.

XII. Each Contracting Party shall endeavor to ensure that there is available to the designated airlines of the other Contracting Party offices for the administration, sale and promotion of air transportation including facilities of a quality, accessibility, size, location and cost not less favorable than available to its designated airlines or any other airline engaged in international air transportation.

XIII. Airlines, as well as appropriate authorities, agencies or departments of both Contracting Parties will cooperate in facilitating marketing programs as well as in carrying out measures aimed at securing priority in hotel reservations and other ground arrangements or requirements of travel, for passengers traveling on flights of the airlines of both Contracting Parties to the extent necessary to assure that the opportunities for such marketing programs, hotel reservations and other ground arrangements or requirements of travel shall be no less favorable for the services of one Contracting Party than for the services of the other Contracting Party, or for the services of the airlines of any third country.

XIV. This Annex will expire on March 31, 1993. Prior to March 31, 1993, this Annex may be terminated on 60 days notice by either Contracting Party by diplomatic note. The Parties agree to consult six months in advance of the expiration date to determine whether the provisions of this Annex should be continued or modified. This Section does not modify any other provision of the Agreement regarding consultations, suspension, or termination of the Agreement.

[ RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE ]

**СОГЛАШЕНИЕ  
МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ  
АМЕРИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ  
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК О ВОЗДУШНОМ  
СООБЩЕНИИ**

Правительство Соединенных Штатов Америки и Правительство Союза Советских Социалистических Республик, являясь участниками Конвенции о Международной гражданской авиации, открытой для подписания 7 декабря 1944 года (далее именуемой «Конвенцией»), и желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения, согласились о нижеследующем:

**Статья 1**

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, перечисленные в настоящем Соглашении и Приложениях к нему, в целях установления и эксплуатации предусмотренных в них регулярных воздушных линий (именуемых в дальнейшем «договорные линии») и выполнения чартерных перевозок. Приложения к настоящему Соглашению будут рассматриваться как неотъемлемая часть этого Соглашения, и все ссылки на Соглашение будут включать в себя также и ссылки на Приложения.

**Статья 2**

1. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной в пределах своей территории.

2. Все технические и коммерческие вопросы, не вошедшие в настоящее Соглашение или другое(ие) соглашение(ия) между Договаривающимися Сторонами, касающиеся полетов воздушных судов и перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты по договорным линиям, а также такие вопросы, которые касаются коммерческого сотрудничества, могут быть разрешены путем соглашения между соответствующими назначенными авиапредприятиями.

3. Все соглашения между назначенными авиапредприятиями и изменения к ним подлежат одобрению соответствующими ведомствами Договаривающихся Сторон.

### Статья 3

1. Объем перевозок, который должен обеспечиваться каждым из назначенных авиапредприятий на договорных линиях, будет прежде всего соответствовать потребностям в перевозках, имеющих свой первоначальный пункт отправления или конечный пункт назначения на территории Договаривающейся Стороны, которой принадлежит по национальности авиапредприятие. Такой пункт отправления или назначения определяется по билету или авиа-накладной. Перевозки транзитом через территорию Договаривающейся Стороны, с остановкой или без остановки, не будут рассматриваться как начинающиеся или заканчивающиеся на этой территории.

2. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны будут по запросу предоставлять другой Договаривающейся Стороне статистические данные о перевозках.

3. Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны будут иметь справедливые и равные возможности в эксплуатации и развитии договорных авиалиний.

### Статья 4

Все тарифы, взимаемые за перевозки, которые полностью, или в какой-то своей части осуществляются по договорным линиям, будут устанавливаться на разумном уровне, с должным учетом всех относящихся к этому факторов, таких как себестоимость эксплуатации, разумная прибыль и ставки, взимаемые любыми другими перевозчиками, равно как и характер каждой линии. Такие тарифы будут подлежать регистрации в соответствующих ведомствах Договаривающихся Сторон для рассмотрения в соответствии с применяемым национальным законодательством. Тарифы, зарегистрированные за тридцать дней или ранее до их вступления в силу, должны быть рассмотрены не позднее, чем через пятнадцать дней с даты подачи заявки.

### Статья 5

Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право приостановить, временно отменить или взять назад разрешение на эксплуатацию договорных линий у назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, в случае, если она не имеет удовлетворительных доказательств того, что преимущественное владение и фактический контроль за таким авиапредприятием осуществляется гражданами или органами другой Договаривающейся Стороны. Такие действия могут также предприниматься любой Договаривающейся Стороной в случае несоблюдения одним из авиапредприятий законов и правил первой Договаривающейся Стороны, указанных в Статье 10 настоящего Соглашения, или в случае несоблюдения этим авиапредприятием или другой Договаривающейся Стороной своих обязательств по настоящему Соглашению или Дополнительному Соглашению, указанному в Статье 6 настоящего Соглашения, или невыполнения условий, по которым предоставляются права в соответствии с настоящим Соглашением на основе взаимности. Для целей настоящей Статьи понятие «разрешение на эксплуатацию» означает как эксплуатационное разрешение, так и техническое разрешение. Такие действия, как правило, будут предприниматься только после срочной консультации между соответствующими ведомствами Договаривающихся Сторон, за исключением случаев несоблюдения законов и правил, указанных в пунктах 1 и 2 Статьи 10 и как это обусловлено в Статье 7.

### Статья 6

1. Договаривающиеся Стороны предпримут все необходимые меры для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации договорных линий и выполнения чартерных перевозок. С этой целью Дополнительное Соглашение от 4 ноября 1966 года, с поправками, остается в силе, действуя одновременно с настоящим Соглашением.

2. (а) Каждая Договаривающаяся Сторона признает действительными для целей осуществления воздушного сообщения, предусмотренного настоящим Соглашением, удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или которые признаны действительными другой Договаривающейся Стороной и остающиеся в силе, при условии, что



требования к таким удостоверениям или свидетельствам соответствуют, по крайней мере, минимальным стандартам, которые могут быть установлены согласно Конвенции. Каждая Договаривающаяся Сторона может, однако, отказаться признать действительными для цели выполнения полетов над ее собственной территорией удостоверения о квалификации и свидетельства, которые выданы или признаны действительными для ее граждан другой Договаривающейся Стороной.

(b) Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать проведения консультаций по стандартам безопасности, которых придерживается другая Договаривающаяся Сторона в отношении аэронавигационных средств, летных экипажей, воздушных судов и выполнения полетов назначенными авиапредприятиями. Если после таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона сочтет, что другая Договаривающаяся Сторона строго не придерживается и не применяет стандартов безопасности и требований в этих областях, соответствующих, по крайней мере, минимальным стандартам, которые могут быть установлены согласно Конвенции, то другая Договаривающаяся Сторона будет уведомлена о таких отклонениях и мерах, рассматриваемых в качестве необходимых для приведения положения в соответствие с этими минимальными стандартами; и другая Договаривающаяся Сторона предпримет соответствующие корректирующие действия. В случае, если другая Договаривающаяся Сторона не предпримет таких соответствующих действий в разумный срок, будут применяться положения Статьи 5.

#### Статья 7

1. В соответствии с правами, которые так или иначе, вытекают из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что их обязательство по защите безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства образует неотъемлемую часть настоящего Соглашения.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу всю необходимую помощь в предотвращении актов незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы авиационной безопасности.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в полном соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г.

4. Договаривающиеся Стороны действуют в полном соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, установленными Организацией международной гражданской авиации и именуемыми Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации; они будут предъявлять требования к тому, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации или эксплуатанты с основным местом деятельности или постоянным местом пребывания на их территории и эксплуатанты аэропортов на их территории действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается соблюдать положения по безопасности, предусматриваемые другой Договаривающейся Стороной в отношении въезда на территорию другой Договаривающейся Стороны, и принимать надлежащие меры для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, их ручной клади, а также груза и бортовых припасов до и во время посадки или погрузки. Кроме того каждая Договаривающаяся Сторона благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в ответ на конкретную угрозу.

6. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом воздушного судна, или других незаконных актов, направленных против безопасности пассажиров, экипажа, аэропортов и аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу содействие путем облегчения связи и принятия других соответствующих мер с целью быстрого и безопасного прекращения такого инцидента или его угрозы.

7. Если какая-либо Договаривающаяся Сторона имеет достаточные основания полагать, что другая Договаривающаяся Сторона отстает от положений по авиационной безопасности настоящей

Статьи, авиационные власти первой Договаривающейся Стороны могут просить о проведении немедленных консультаций с авиационными властями этой Договаривающейся Стороны. В случае недостижения приемлемой договоренности в течение 15 дней с даты обращения с просьбой о проведении консультаций или появления непосредственной угрозы безопасности международной гражданской авиации возникнет основание для применения Статьи 5 настоящего Соглашения.

#### Статья 8

1. Сборы с пользователей, устанавливаемые компетентными властями, ведающими сборами, для авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны, должны быть обоснованными и умеренными.

2. Сборы с пользователей, устанавливаемые для авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны компетентными властями, ведающими сборами, могут отражать, но не должны превышать справедливую часть всех расходов по предоставлению аэропортов, аэронавигационных средств, а также авиационных средств обеспечения безопасности и услуг. Ни одна из Договаривающихся Сторон не будет устанавливать и не разрешит устанавливать для авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны сборы с пользователей, превышающие сборы, установленные для ее собственных или любых других авиапредприятий, осуществляющих аналогичные международные воздушные перевозки. Средства и услуги, за которые взимаются сборы, будут предоставляться на реальной и экономической основе. Изменению размера сборов с пользователей должно предшествовать заблаговременное уведомление. Каждая Договаривающаяся Сторона будет способствовать проведению консультаций между компетентными властями, ведающими сборами на ее территории, и авиапредприятиями, пользующимися услугами и средствами, а также способствовать тому, чтобы компетентные власти, ведающие сборами, и авиапредприятия обменивались такой информацией, которая может оказаться необходимой для обеспечения тщательного анализа обоснованности размера сборов.

## Статья 9

1. По прибытии на территорию одной Договаривающейся Стороны воздушные суда, используемые для международных воздушных сообщений авиапредприятиями другой Договаривающейся Стороны, их штатное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, бортприпасы (включая, но не ограничиваясь такими товарами, как продукты питания, прохладительные и алкогольные напитки, табачные и другие изделия, которые предназначены для продажи или использования пассажирами в ограниченных количествах во время полета) и другие материалы, предназначенные для использования или используемые исключительно в связи с эксплуатацией или обслуживанием воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки, освобождаются, на основе взаимности, от всех ограничений на ввоз, от налогов на имущество и основных налогов, таможенных пошлин, косвенных налогов и аналогичных налогов и сборов, взимаемых национальными властями, за исключением тех, которые взимаются со стоимости предоставленных услуг, при условии, что такое оборудование и бортприпасы остаются на борту воздушного судна.

2. На основе взаимности от налогов, таможенных пошлин и сборов, указанных в пункте 1 настоящей Статьи, за исключением сборов, основывающихся на стоимости предоставленных услуг, освобождаются также:

(а) бортприпасы на борту воздушного судна, ввезенные на территорию или полученные на территории одной Договаривающейся Стороны и взятые на борт в разумных пределах для использования на борту вылетающего воздушного судна авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, осуществляющего международные воздушные перевозки, даже если такие припасы предназначены для использования только на участке полета, выполняемого над территорией Договаривающейся Стороны, где они были взяты на борт;

(б) наземное оборудование и запасные части, включая двигатели, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для обслуживания, технического обеспечения и ремонта воздушных судов авиапредприятий другой Договаривающейся

Стороны, используемых для международных воздушных перевозок;  
и

(с) авиатопливо, смазочные материалы и потребляемые технические запасы, ввезенные на территорию или полученные на территории одной Договаривающейся Стороны, для использования на борту воздушного судна авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, осуществляющего международные перевозки, даже если эти припасы предназначены для использования только на участке полета, выполняемого над территорией Договаривающейся Стороны, где они были взяты на борт.

3. Оборудование и запасы, указанные в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, могут быть по требованию поставлены под наблюдение или контроль соответствующих властей.

4. Освобождения, предусмотренные настоящей Статьей, будут также иметь место в тех случаях, когда авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны заключит контракт с другим авиапредприятием, которому также предоставлены аналогичные освобождения другой Договаривающейся Стороной, с целью взятия во временное пользование или передачи на территории другой Договаривающейся Стороны материалов, указанных пунктах 1 и 2 настоящей Статьи.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона приложит все усилия для того, чтобы обеспечить для авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны, на основе взаимности, освобождение от налогов, таможенных пошлин и сборов, взимаемых государственными, региональными и местными властями с материалов, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей Статьи, а также от сборов за услуги по заправке авиатопливом, при обстоятельствах, указанных в настоящей Статье, за исключением тех сборов, в основе которых лежит фактическая стоимость предоставления услуг.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечит приобретение по разумным ценам или будет способствовать ввозу на свою территорию для авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны достаточного количества авиационного топлива требуемого сорта, качества и спецификации в соответствии с запросом таких авиапредприятий.

7. Назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны могут в соответствии с законами и правилами другой Договаривающейся Стороны, касающимися таможенных сборов и пошлин, ввезти и содержать в каждом из пунктов на согласованных маршрутах в пределах территории другой Договаривающейся Стороны материалы и оборудование, необходимые данным авиапредприятиям для обеспечения и рекламирования воздушных сообщений. Рекламные материалы, такие как рекламные издания, печатные каталоги, прейскуранты, фирменные объявления или туристская и другая рекламная литература (включая плакаты) ввозятся беспошлинно.

#### Статья 10

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие вход и выход с ее территории гражданских воздушных судов, совершающих международные полеты в соответствии с настоящим Соглашением, или эксплуатацию и навигацию таких воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание или отправление с ее территории экипажей воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов и почты, перевозимых на борту воздушных судов, в частности, правила, регулирующие разрешение на посадку, паспортные, таможенные, иммиграционные, валютные и карантинные формальности, будут применяться к экипажам, пассажирам, багажу, грузам и почте воздушных судов авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны во время их прибытия, пребывания или отправления с территории первой Договаривающейся Стороны.

3. (а) Договаривающиеся Стороны будут предоставлять без ограничений, заблаговременно и со сроком действия, по крайней мере, двадцать четыре месяца, визы для всего летного и бортового персонала воздушных судов каждого назначенного авиапредприятия, выполняющего полеты по договорным линиям. Эти визы будут действительны на любое количество рейсов на территорию и с территории другой Договаривающейся Стороны в течение срока их действия.

(b) Договаривающиеся Стороны будут предоставлять заблаговременно визы соответствующей продолжительности и типа для летного и бортового персонала воздушных судов каждого авиапредприятия, выполняющего одобренные чартерные перевозки.

4. Визы для сотрудников напаченных авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны, направленных на работу в пункты на договорных маршрутах на территории другой Договаривающейся Стороны, как это определено Статьей 13 настоящего Соглашения, будут предоставляться заблаговременно, причем для многократного въезда и со сроком действия, по крайней мере, двенадцать месяцев.

5. Экипажи, занятые на договорных линиях, могут временно останавливаться в городах, указанных в разделе II Приложения 1, при условии, что они вылетают на воздушном судне, на котором они прибыли, или следующим очередным рейсом по расписанию своего авиапредприятия, за исключением случаев болезни или когда это противоречит требованиям предполетного отдыха экипажей.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона окажет содействие другой Договаривающейся Стороне в получении копий соответствующих законов и правил, упоминаемых в настоящей Статье.

#### Статья 11

1. Все воздушные суда авиапредприятий одной Договаривающейся Стороны, при полетах на территории другой Договаривающейся Стороны, должны иметь установленные для международных полетов опознавательные знаки своего государства, а также следующие документы:

- (a) свидетельство о регистрации;
- (b) удостоверение о годности к полетам;
- (c) свидетельство на радиоустановки;
- (d) соответствующие свидетельства на каждого члена экипажа;
- (e) при перевозке грузов—документы с описанием груза, если об этом не сообщено другими средствами.

2. Все вышеуказанные документы, выданные или признанные действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной при

условии, что требования, в соответствии с которыми выдаются или признаны действительными свидетельства или лицензии, не являются менее жесткими, чем стандарты, предписанные в Приложениях к Конвенции.

## Статья 12

1. В случае вынужденной посадки, катастрофы или другого происшествия с воздушным судном авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны, Договаривающаяся Сторона, на территории которой имело место происшествие, без задержек и наиболее быстрым способом известит другую Договаривающуюся Сторону о происшедшем, об имеющихся подробностях и обстоятельствах происшествия, примет необходимые меры для расследования причины происшествия, а также предпримет неотложные меры по оказанию такой помощи, которая может потребоваться экипажу и пассажирам, обеспечит сохранность воздушного судна и почты, багажа и грузов этого воздушного судна в том виде, в каком они оказались после происшествия, и обеспечит их быструю дальнейшую перевозку.

2. (a) Договаривающаяся Сторона, в реестр которой занесено воздушное судно, будет иметь право назначить своих наблюдателей, которые будут присутствовать и принимать участие при расследовании происшествия.

(b) Подготовка доклада, выводов и установление возможной причины такого происшествия будут выполняться соответствующими ведомствами Договаривающейся Стороны, на территории которой произошло происшествие.

3. Договаривающаяся Сторона, ведущая расследование происшествия, обязана:

(a) по просьбе другой Договаривающейся Стороны оставлять воздушное судно и его содержимое нетронутыми /насколько это разумно осуществимо/ до их осмотра представителями соответствующих ведомств этой Договаривающейся Стороны и авиапредприятия, с воздушным судном которого произошло происшествие;

(b) предоставлять немедленный доступ к воздушному судну аккредитованным представителям другой Договаривающейся Сто-



роны и представителям авиапредприятия, с воздушным судном которого произошло происшествие;

(с) обеспечить сохранность доказательств;

(d) проводить расследование происшествия и предоставлять другой Договаривающейся Стороне доклад об относящихся к нему фактах, условиях и обстоятельствах; и

(е) по просьбе другой Договаривающейся Стороны передавать любому лицу или лицам, назначенным ею, воздушное судно, его содержимое или любую часть его, как только последние перестанут быть необходимыми для расследования, и снособствовать их отправке на территорию другой Договаривающейся Стороны.

4. Экипаж воздушного судна, с которым имело место происшествие, и представители авиапредприятия, с воздушным судном которого имело место происшествие, будут подчиняться всем законам и правилам по расследованию происшествий, применяемым в пределах территории, на которой имело место происшествие.

5. До начала полетов по договорным линиям каждая Договаривающаяся Сторона установит на своей территории процедуры, средства и центры службы поиска и спасания с целью создания эффективной организации работ по поиску и спасанию в связи с полетами, проводимыми по настоящему Соглашению, включая мероприятия по взаимному участию в таких работах с согласия Договаривающейся Стороны, на чьей территории должны проводиться работы по поиску и спасанию. Будет производиться обмен текущей информацией о процедурах по поиску и спасанию.

### Статья 13

1. Для содействия в ведении дел, касающихся эксплуатации договорных линий, включая обслуживание воздушных судов, с момента подписания настоящего Соглашения назначенным авиапредприятиям Союза Советских Социалистических Республик разрешается иметь представительства в Нью-Йорке и Вашингтоне с общим количеством персонала двенадцать сотрудников. Начиная с 1 января 1991 г. назначенным авиапредприятиям Союза Советских Социалистических Республик будет разрешено:

(а) иметь представительства в Нью-Йорке и Вашингтоне с общим количеством персонала шестнадцать сотрудников; и

(b) иметь представительства в других американских городах кроме Нью-Йорка и Вашингтона, определенных в разделе II Приложения 1, с количеством персонала не более шести сотрудников, причем не более трех таких сотрудников в любом одном из таких городов.

2. Для содействия в ведении дел, касающихся эксплуатации договорных линий, включая обслуживание воздушных судов, с момента подписания настоящего Соглашения назначенным авиапредприятиям Соединенных Штатов Америки разрешается иметь представительства в Москве и Ленинграде с общим количеством персонала двенадцать сотрудников. Начиная с 1 января 1991 г. назначенным авиапредприятиям Соединенных Штатов Америки будет разрешено:

(a) иметь представительства в Москве и Ленинграде с общим количеством персонала шестнадцать сотрудников; и

(b) иметь представительства в других советских городах кроме Москвы и Ленинграда, определенных в разделе II Приложения I, с количеством персонала не более шести сотрудников, причем не более трех таких сотрудников в любом одном из таких городов.

3. Ничто в настоящем Соглашении не будет обязывать одну Договаривающуюся Сторону разрешать въезд представителям, которые не являются гражданами другой Договаривающейся Стороны.

4. Кроме того, каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет право въезда на свою территорию на короткие периоды, не превышающие девяносто дней, таким лицам, которые требуются назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны для нормального осуществления их деятельности.

#### Статья 14

1. Полеты воздушных судов авиапредприятий обеих Договаривающихся Сторон по договорным линиям будут приостановлены с предуведомлением за тридцать дней, направляемым одной Договаривающейся Стороной другой Договаривающейся Стороне, если она находит, что ее назначенные авиапредприятия лишены возможности в силу не зависящих от первой Договаривающейся Стороны обстоятельств совершать полеты по договорным линиям.

Такие полеты могут быть прекращены любой Договаривающейся Стороной немедленно в случае возникновения чрезвычайных обстоятельств, не зависящих от соответствующих ведомств этой Договаривающейся Стороны.

2. Приостановленные таким образом полеты могут быть затем возобновлены путем обмена нотами между Договаривающимися Сторонами и будут осуществляться в соответствии с положениями настоящего Соглашения и Дополнительного Соглашения.

#### Статья 15

1. В соответствии с положениями Приложения 3, все финансовые расчеты и платежи между назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон будут осуществляться в соответствии с договоренностью между назначенными авиапредприятиями Сторон в долларах США или в рублях, если такие платежи в рублях будут разрешены валютными правилами Союза Советских Социалистических Республик, путем перечисления сумм, причитающихся назначенным авиапредприятиям Союза Советских Социалистических Республик на их соответствующие счета в Банке для внешнеэкономической деятельности СССР, а сумм, причитающихся назначенным авиапредприятиям Соединенных Штатов на их соответствующие счета в банках Соединенных Штатов Америки по их выбору. Отдельные платежи по договоренности между назначенными авиапредприятиями могут производиться в валюте третьих стран.

2. Вышеуказанные суммы будут переводиться свободно, и такие переводы не будут подлежать каким-либо налогообложениям или любым другим ограничениям.

3. Пассажиры, намеревающиеся совершить поездку, независимо от их гражданства, будут свободны в выборе авиапредприятия или авиапредприятий. Они будут свободны при оформлении перевозки оплачивать ее в валюте той страны, в которой производится оплата, если тарифы перевозчика предусматривают оплату в такой валюте.

4. Если не будет иной договоренности между назначенными авиапредприятиями, одобренной Договаривающимися Сторонами, обменным курсом рубля и доллара Соединенных Штатов для любых целей, вытекающих из настоящего Соглашения, включая

установление цен на материалы и услуги и их оплату и урегулирование расчетов по сальдо между назначенными авиапредприятиями, будет обменный курс, применяемый для продажи авиаперевозок на дату оформления авиаперевозок или предъявления к оплате сальдо. Если произойдет изменение обменного курса, применяемого к такой продаже перевозок, назначенные авиапредприятия произведут внеочередной расчет по старому обменному курсу по состоянию на день такого изменения.

5. Обменные курсы, которые будут применяться при оформлении перевозок в валюте третьих стран, осуществляемых назначенными авиапредприятиями в соответствии с настоящим Соглашением, будут предусмотрены в соглашении между авиапредприятиями.

6. Положения настоящей Статьи применяются как к пассажирским, так и к грузовым перевозкам.

#### Статья 16

Каждая из Договаривающихся Сторон в любое время может потребовать проведения консультаций между соответствующими ведомствами обеих Договаривающихся Сторон для обсуждения, толкования, применения или изменения настоящего Соглашения. Такие консультации будут начинаться в течение шестидесяти дней со дня получения запроса Государственным Департаментом Соединенных Штатов Америки или Министерством Иностранных Дел Союза Советских Социалистических Республик соответственно. В случае, если будет достигнуто согласие об изменении настоящего Соглашения, такие изменения вступят в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.

#### Статья 17

Настоящее Соглашение вступает в силу с момента его подписания и будет оставаться в силе до истечения шестимесячного срока с даты письменного уведомления дипломатической нотой одной Договаривающейся Стороной другой Договаривающейся Стороны о своем намерении денонсировать настоящее Соглашение.

Настоящее Соглашение, с момента вступления его в силу, заменит Соглашение между Правительством Соединенных Штатов Америки и Правительством Союза Советских Социалистических

TIAS 11461

Республик о воздушном сообщении от 4 ноября 1966 года, с поправками.

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

Совершено в Вашингтоне, 1 дня июня месяца 1990 года, в двух экземплярах, на английском и русском языках, причем каждый текст имеет одинаковую силу.

ПО УПОЛНОМОЧИЮ  
ПРАВИТЕЛЬСТВА СОЕДИ-  
НЕННЫХ ШТАТОВ  
АМЕРИКИ

ПО УПОЛНОМОЧИЮ  
ПРАВИТЕЛЬСТВА СОЮЗА  
СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИ-  
ЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

Дж. БЕЙКЕР

Э. ШЕВАРДНАДЗЕ

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

### АВИАПЕРЕВОЗКИ ПО РАСПИСАНИЮ

#### Раздел I. Назначения

А. До 1 апреля 1991 г. Правительство Соединенных Штатов Америки назначает Пан Америкен Уорлд Эруэйз, Инк. для эксплуатации договорных линий по маршрутам, указанным в разделе II настоящего Приложения. Начиная с 1 апреля 1991 г., Правительство Соединенных Штатов Америки может назначить дополнительно четыре комбинированных и два грузовых авиапредприятия для эксплуатации договорных авиалиний по маршрутам, указанным в разделе II настоящего Приложения.

В. До 1 апреля 1991 г. Правительство Союза Советских Социалистических Республик назначает Аэрофлот (Советские авиалинии) для эксплуатации договорных линий по маршрутам, указанным в разделе II настоящего Приложения. Начиная с 1 апреля 1991 г. Правительство Союза Советских Социалистических Республик может назначить дополнительно шесть авиапредприятий для эксплуатации договорных линий по маршрутам, указанным в разделе II настоящего Приложения.

С. Любая Договаривающаяся Сторона может произвести замену любого назначенного в соответствии с пунктами (А) и (В) настоящего раздела авиапредприятия на любое другое свое национальное авиапредприятие при том условии, что такое авиапредприятие будет отвечать квалификационным требованиям авиационных властей другой Договаривающейся Стороны в соответствии с обычно применяемыми законами. Каждая Договаривающаяся Сторона выдаст все необходимые эксплуатационные и технические разрешения назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны без необоснованной задержки.

## Раздел II. Маршруты

А. Авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны, назначенные для выполнения авиаперевозок по расписанию, будут иметь право, в соответствии с условиями их назначения, выполнять международные воздушные перевозки по расписанию:

(1) между пунктами на указанных маршрутах, и

(2) между пунктами на таких маршрутах и пунктами на территории третьих стран, через пункты на территории Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятия.

1. Маршруты для авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных Правительством Соединенных Штатов Америки.<sup>1</sup>

а. Из пункта или пунктов в Соединенных Штатах через промежуточные пункты по маршрутам через Северную Атлантику в Москву, Ленинград, Киев, Ригу, Минск и Тбилиси.

б. Из пункта или пунктов в Соединенных Штатах по маршрутам через северную часть Тихого океана в Магадан и Хабаровск.

2. Маршруты для авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных Правительством Союза Советских Социалистических Республик.

---

<sup>1</sup> Эксплуатацию маршрута между любыми парами городов Нью-Йорк/Вашингтон—Москва/Ленинград могут осуществлять не более двух комбинированных и одного грузового авиапредприятия. Не более двух назначенных авиапредприятий США могут выполнять перевозки между любыми другими парами городов США и СССР.

а. Из пункта или пунктов в Союзе Советских Социалистических Республик через промежуточные пункты по маршрутам через Северную Атлантику в: <sup>1</sup>

(1) Нью-Йорк и Вашингтон;

(2) Чикаго; и

(3) Майами; с правами перевозок из Майами в два пункта в Южной Америке, которые будут согласованы позднее.

б. Из пункта или пунктов в Союзе Советских Социалистических Республик по маршрутам через северную часть Тихого океана в Анкоридж (пункт обязательной посадки) и Сан-Франциско. <sup>2</sup>

В. Каждое назначенное авиапредприятие будет иметь следующие права при эксплуатации договорных линий по соответствующим маршрутам, указанным в пункте (А) данного раздела:

1. Право производить посадку с техническими и коммерческими целями в пунктах на согласованных маршрутах на территории другой Договаривающейся Стороны, а также использовать утвержденные запасные аэропорты и аэронавигационное оборудование на этой территории для этих целей;

2. Право погрузки и выгрузки пассажиров, багажа, груза и почты международного следования, отдельно или в сочетании, в согласованных пунктах на маршрутах, указанных в пункте (А) данного раздела

(i) на территории другой Договаривающейся Стороны,

(ii) в промежуточных пунктах третьих стран и пунктах за пределами,  
и

(iii) в любом пункте или пунктах на территории Договаривающейся Стороны, которая назначила авиапредприятие.

Для каждого из пунктов, указанных в (i), (ii), (iii) выше, права распространяются на все перевозки со стыковкой (с собственными рейсами или рейсами любого другого авиапредприятия), со стоп-

<sup>1</sup> Эксплуатацию маршрута между любыми парами городов Москва/Ленинград—Нью-Йорк/Вашингтон могут осуществлять не более двух комбинированных и одного грузового авиапредприятий. Не более двух советских назначенных авиапредприятий могут выполнять перевозки между любыми другими парами городов СССР и США.

<sup>2</sup> Требование об обязательной посадке в Анкоридже прекратит свое действие 31 марта 1993 г.



овером (при условии, что перевозчик осуществил перевозку в/из любого пункта стоп-овера на территории другой Договаривающейся Стороны), а также на местные перевозки по 5-й свободе воздуха (в и из промежуточных пунктов в третьей стране), при условии, что (если будет получено право осуществлять перевозки со стоп-овером на своих рейсах) ни одно из назначенных авиапредприятий Договаривающихся Сторон не будет иметь право осуществлять внутренние каботажные перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны.

С. Каждое назначенное авиапредприятие может на любом или всех рейсах по своему усмотрению выполнять полеты по соответствующим маршрутам, разрешенным в пунктах А(1) и А(2) настоящего раздела, в одном или обоих направлениях, совмещать разные номера рейсов при выполнении полета одним воздушным судном; использовать пункты на маршруте в любом сочетании и порядке, при котором промежуточные пункты могут использоваться как пункты за пределами, а пункты за пределами—как промежуточные, опускать остановки в любом пункте или пунктах, за исключением условий, указанных в разделе II, в пункте (А) (2) (b); и перераспределять поток с любого своего воздушного судна на любое другое свое воздушное судно в любом пункте на маршрутах, без каких-либо ограничений по направлениям и географии, и без потери какого-либо права на выполнение перевозок, разрешенных так или иначе настоящим Соглашением, при условии, что рейс начинается или заканчивается на территории Договаривающейся Стороны, которая назначила данное авиапредприятие.

Д. Каждое назначенное авиапредприятие может производить замену воздушного судна в любом пункте на маршруте без каких-либо ограничений по типу или количеству эксплуатируемых воздушных судов или в использовании одного или нескольких номеров рейсов, при условии, что при вылете перевозка за пределы этого пункта является продолжением перевозки с территории Договаривающейся Стороны, назначившей данное авиапредприятие, а при прилете перевозка на территорию Договаривающейся Стороны, назначившей данное авиапредприятие, является продолжением перевозки за пределы этого пункта. С целью применения коэффициентов подсчета частоты, указанных в разделе III настоящего Приложения, категория воздушного судна будет

определяться воздушным судном, которое прибывает на территорию и убывает с территории другой Договаривающейся Стороны.

### Раздел III. Частота полетов

А. До 31 марта 1991 г. включительно американское назначенное авиапредприятие может выполнять между Соединенными Штатами и Москвой/Ленинградом до пятнадцати и одной десятой (15,1) эквивалентных комбинированных парных рейсов в неделю.

В. До 31 марта 1991 г. включительно советское назначенное авиапредприятие может выполнять между Союзом Советских Социалистических Республик и Нью-Йорком/Вашингтоном до пятнадцати и одной десятой (15,1) эквивалентных парных рейсов в неделю.

С. С 1 апреля 1991 г. по 31 марта 1992 г. американские назначенные авиапредприятия могут выполнять между Соединенными Штатами и Москвой/Ленинградом до двадцати двух (22) эквивалентных комбинированных парных рейсов в неделю. Начиная с 1 апреля 1992 г., американские назначенные авиапредприятия могут выполнять между Соединенными Штатами и Москвой/Ленинградом до тридцати семи (37) эквивалентных комбинированных парных рейсов в неделю.

Д. С 1 апреля 1991 г. по 31 марта 1992 г. советские назначенные авиапредприятия могут выполнять между Союзом Советских Социалистических Республик и Нью-Йорком/Вашингтоном до двадцати двух (22) эквивалентных парных рейсов в неделю. Начиная с 1 апреля 1992 г. советские назначенные авиапредприятия могут выполнять между Союзом Советских Социалистических Республик и Нью-Йорком/Вашингтоном до тридцати семи (37) эквивалентных парных рейсов в неделю.

Е. С 1 апреля 1991 г. по 31 марта 1993 г. американские назначенные пассажирские/комбинированные авиапредприятия могут выполнять до десяти (10) эквивалентных парных рейсов в неделю между Соединенными Штатами и Киевом, Ригой, Минском, Тбилиси, Магаданом и Хабаровском, причем ни в один из этих городов не будет выполняться более семи (7) еженедельных эквивалентных парных рейсов. С 1 апреля 1991 г. по 31 марта 1992 г. американские назначенные грузовые авиапредприятия могут выполнять до десяти (10) эквивалентных парных рейсов в неделю.

между Соединенными Штатами и Москвой, Ленинградом, Киевом, Ригой, Минском, Тбилиси, Магаданом и Хабаровском, причем ни в один из этих городов не будет выполняться более семи (7) еженедельных эквивалентных парных рейсов. С 1 апреля 1992 г. по 31 марта 1993 г. американские назначенные грузовые авиапредприятия могут выполнять до одиннадцати (11) эквивалентных парных рейсов в неделю между Соединенными Штатами и Москвой, Ленинградом, Киевом, Ригой, Минском, Тбилиси, Магаданом и Хабаровском, причем ни в один из этих городов не будет выполняться более семи (7) еженедельных эквивалентных парных рейсов.

F. С 1 апреля 1991 г. по 31 марта 1992 г. советские назначенные авиапредприятия могут выполнять до двадцати (20) эквивалентных парных рейсов в неделю между Союзом Советских Социалистических Республик и Нью-Йорком/Вашингтоном, Чикаго, Анкориджем, Майами и Сан-Франциско, причем не более десяти (10) рейсов из них могут выполняться в Нью-Йорк/Вашингтон и не более семи (7) рейсов—в любой другой из вышеуказанных городов. С 1 апреля 1992 г. по 31 марта 1993 г. советские назначенные авиапредприятия могут выполнять до двадцати одного (21) эквивалентного парного рейса в неделю между Союзом Советских Социалистических Республик и Нью-Йорком/Вашингтоном, Чикаго, Анкориджем, Майами и Сан-Франциско, причем не более одиннадцати (11) рейсов могут выполняться в Нью-Йорк/Вашингтон и не более семи (7) рейсов—в любой другой из вышеуказанных городов.

G. Назначенные авиапредприятия могут, по своему выбору, использовать любые широкофюзеляжные или узкофюзеляжные самолеты при условии, что частота полетов, установленная в пунктах А-Е, должна определяться на основе коэффициентов определения равенства емкостей, указанных ниже:

1. Для комбинированных перевозок:

1	Б-737/Б-727/Ил-62м/Ту-154	= 1,0
1	А-310/ДС-8 удлиненный/Б-757 Б-767/А-300-605R (218 кресел) Ил-86 (220 кресел)	= 1,3
1	Л-1011/А-300/ДС-10 А-300-605R (267 кресел) Ил-96/Ил-86 (250 кресел)	= 1,5
1	Б-747	= 2,0

Новые или другие типы воздушных судов могут использоваться на основе коэффициента подсчета, который наиболее близко соответствует пассажировместимости перечисленных выше воздушных судов.

2. Для грузовых перевозок:

1	Л-100/Б-727/Ту-154	= 0,5
1	Ил-76/ДС-8	= 1,0
1	ДС-10-30CF	= 1,3
1	МД-11F	= 1,5
1	Б-747/Ан-124	= 2,0

Новые и другие типы воздушных судов могут использоваться на основе коэффициента подсчета, который наиболее близко соответствует грузовой вместимости перечисленных выше воздушных судов.

Н. Указанная выше частота полетов может быть увеличена в соответствии со Статьей 16 настоящего Соглашения. Дополнительные рейсы, выполненные одним из назначенных авиапредприятий какой-либо Договаривающейся Стороны не будут засчитываться в частоту полетов, однако они должны быть предварительно

утверждены соответствующими властями другой Договаривающейся Стороны.

#### Раздел IV. Пролет территории

Назначенное авиапредприятие Соединенных Штатов—Пан Америкэн Уорлд Эруэйз—может осуществлять беспосадочный пролет территории Союза Советских Социалистических Республик при выполнении рейсов между пунктами в Европе и на Индийском полуострове в обоих направлениях с общей частотой до семи (7) рейсов в неделю в обоих направлениях по воздушным трассам, утвержденным авиационными властями Союза Советских Социалистических Республик. Если Пан Америкэн Уорлд Эруэйз выполняет меньше, чем семь (7) рейсов в неделю в обоих направлениях, остальное количество рейсов может быть выполнено любым другим авиапредприятием США, осуществляющим регулярные полеты, по представлении, не менее, чем за 30 дней, предварительного запроса Правительству Союза Советских Социалистических Республик по дипломатическим каналам.

#### Раздел V. Прекращение действия

Срок действия настоящего Приложения истекает 31 марта 1993 г. Стороны договорились о проведении до 31 марта 1993 г. консультаций за шесть месяцев до истечения срока его действия с тем, чтобы определить, будут ли положения настоящего Приложения сохранены или изменены. Этот раздел не изменяет любых других положений Соглашения, касающихся проведения консультаций, приостановления или прекращения действия этого Соглашения.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2 ЧАРТЕРНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

I. Авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны могут выполнять коммерческие чартерные рейсы в пункты на территории другой Договаривающейся Стороны.

II. Все заявки на чартерные рейсы будут позитивно рассматриваться авиационными властями Договаривающихся Сторон на основе взаимности и благосклонно. Такие заявки представляются при условии предварительного одобрения маршрутов и пунктов в соответствии с требованиями по безопасности полетов и национальной безопасности Договаривающейся Стороны, получившей заявку.

III. Для авиапредприятий каждой Договаривающейся Стороны общее количество таких парных рейсов, выполняемых по маршрутам через Северную Атлантику, не должно превышать сто (100) чартерных рейсов в год. Заявки на чартерные рейсы сверх количества, установленного выше, будут позитивно рассматриваться на основе взаимности и благосклонно авиационными властями соответствующей Договаривающейся Стороны. Вышеуказанная квота может быть изменена по соглашению между соответствующими властями Договаривающихся Сторон.

IV. Временно чартерные рейсы по маршруту через северную часть Тихого океана не включаются в вышеуказанную квоту и заявки на их выполнение будут позитивно рассматриваться на основе взаимности и благосклонно.

V. При условии предварительного одобрения маршрутов и пунктов полета в соответствии с законами и правилами, относящимися к въезду, транзиту, к таможенным и иммиграционным формальностям, и исходя из требований по безопасности полетов и национальной безопасности принимающей Договаривающейся Стороны, решение по заявке на чартерный рейс будет приниматься в течение 20 дней со дня ее получения. В случае отказа по заявке должны указываться его причины:

- (A) взаимность,
- (B) безопасность полета, и
- (C) интересы национальной безопасности.

Заявки, подаваемые незадолго до выполнения рейса, будут рассматриваться благожелательно.

VI. Чартерные рейсы будут выполняться в соответствии с чартерными правилами страны, из которой начинается чартерная перевозка.

VII. Чартерные рейсы с гуманитарными целями, одобренные как таковые Договаривающимися Сторонами, не подпадают под количественные ограничения, установленные в пункте III выше.

VIII. Все полеты, не «связанные с перевозкой пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму» по смыслу Статьи 5, параграфа 2 Конвенции о международной гражданской авиации, как они определены этой Статьей, не подпадают под действие квоты данного Приложения.

IX. Ничто в настоящем Приложении не будет препятствовать созданию совместных предприятий между американским авиапредприятием, которому разрешено выполнять чартерные перевозки, и авиапредприятием СССР, при условии одобрения обеими Договаривающимися Сторонами. Полеты, осуществляемые таким совместным авиапредприятием, не будут включаться в квоту, определенную настоящим Соглашением.

X. Настоящее Приложение вступает в силу с 1 января 1991 г., и срок его действия истекает 31 марта 1993 г. До 31 марта 1993 г. действие этого Приложения может быть прекращено путем уведомления об этом за 60 дней любой Договаривающейся Стороной дипломатической нотой. Стороны договорились о проведении консультаций за шесть месяцев до истечения срока его действия с тем, чтобы определить, будут ли положения настоящего Приложения сохранены или изменены. Этот пункт не изменяет любых других положений Соглашения, касающихся проведения консультаций, приостановления или прекращения действия этого Соглашения.

### ПРИЛОЖЕНИЕ 3 ФИНАНСОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

I. С того времени, как любая валюта СССР станет свободно конвертируемой или когда любая валюта Советского Союза станет свободно конвертируемой в целях приобретения международных транспортных услуг в советских или иностранных организациях, <sup>1</sup> авиапредприятия Договаривающихся Сторон, либо самостоятельно, либо по своему выбору в качестве участников совместного предприятия, в равной степени получают право:

A. осуществлять продажу авиаперевозок на территории другой Договаривающейся Стороны либо непосредственно, либо, по усмотрению авиапредприятия, через своих агентов;

B. продавать авиационные перевозки на своих собственных перевозочных документах, и любое лицо будет свободно приобрести такую перевозку с оплатой в такой валюте другой Договаривающейся Стороны или за свободно конвертируемую валюту;

C. конвертировать или переводить, по требованию, без ограничений и налогообложения в отношении этих операций, в или из Соединенных Штатов и Советского Союза местные доходы в свободно конвертируемой валюте, сверх сумм, выплачиваемых на месте, по обменному курсу на день обращения назначенного авиапредприятия с первоначальной заявкой на перевод денег и по максимально высокому обменному курсу, разрешенному любому иностранному торговому предприятию, занимающемуся деловой деятельностью в данной стране; <sup>2</sup>

D. оплачивать на территории другой Договаривающейся Стороны местные расходы, включая расходы по закупке авиатоплива, в такой валюте или, по своему усмотрению, оплачивать такие расходы в свободно конвертируемой валюте, в соответствии с местными валютными правилами; <sup>2</sup> и

---

<sup>1</sup> С того времени, как вышеуказанные условия будут выполнены, Договаривающиеся Стороны проведут консультации с целью обсуждения вопросов применения прав, предусмотренных в пунктах А–Е настоящего раздела.

<sup>2</sup> В случае, когда условия первого предложения настоящего раздела будут выполнены путем введения валюты или обменного курса, действия которых ограничено транспортными услугами, Договаривающиеся Стороны встретятся для обсуждения вопросов применения настоящего раздела в соответствии с советскими правилами валютного регулирования.



Е. иметь банковские счета на свое имя на территории другой Договаривающейся Стороны в валюте той или другой Договаривающейся Стороны или в любой свободно конвертируемой валюте по своему усмотрению.

II. До того времени, как американские авиапредприятия получают разрешение, в соответствии с советскими законами, пользоваться в полной мере всеми правами, определенными в пункте I А–Е выше, американские авиапредприятия могут пользоваться в СССР, в максимально разрешенных советским законодательством пределах, этими правами, и, в любом случае, в пределах, максимально разрешенных любому другому авиапредприятию любой другой национальной принадлежности нежелезнодорожным национальным авиапредприятием СССР. Назначенным авиапредприятиям США разрешается осуществлять свободную продажу пассажирских и грузовых перевозок на советской территории на своих собственных перевозочных документах за свободно конвертируемую валюту в своих городских конторах и через туристических агентов СССР, а также назначать агентов, по своему усмотрению, в дополнение к назначенным авиапредприятиям СССР, на условиях действующего советского законодательства.

III. Поскольку советское законодательство может потребовать участия в совместном предприятии с советской организацией для того, чтобы американские авиапредприятия использовали права, предусмотренные в пункте I А–Е выше, американским назначенным авиапредприятиям разрешается участвовать в таких совместных предприятиях, и советские авиапредприятия или организации выполняют все необходимые действия или обеспечивают участие с тем, чтобы американские назначенные авиапредприятия смогли использовать указанные права в пределах, максимально разрешенных советским законодательством.

IV. Поскольку американские назначенные авиапредприятия не имеют разрешения в полной мере использовать права, определенные в пункте I А–Е выше, и/или обязаны осуществлять продажу через советское национальное авиапредприятие и/или другую организацию, американские назначенные авиапредприятия могут по своему усмотрению выбрать Генерального агента по продаже из числа тех, которым разрешено осуществлять такую продажу, и, в этой связи, выбрать любого агента, которому разрешено

использование его в этом качестве любым другим авиапредприятием любой другой национальной принадлежности нежелательно, чем национальные авиапредприятия СССР.

V. Начиная с 1 апреля 1991 г. и до того момента, как в СССР будут созданы условия для полного использования прав, указанных в разделе I настоящего Приложения:

A. Осуществляемая назначениями советскими авиапредприятиями продажа в рублях в СССР на рейсы, выполняемые американскими назначенными авиапредприятиями из СССР и обратно, гарантируется в размере восемь и семьдесят пять сотых (8,75) процента среднегодовой емкости парных рейсов (один парный рейс равен двум рейсам в одном направлении), предлагаемой каждым американским назначенным авиапредприятием, в соответствии с тарифами, установленными согласно Статье 4 настоящего Соглашения, и применимыми к американским назначенным авиапредприятиям. Платежи американским авиапредприятиям будут производиться ежемесячно, в долларах, по официальному обменному курсу на дату продажи, не позднее, чем через 45 дней после осуществления такой продажи.

B. Положения пункта A настоящего раздела V будут в равной степени применяться к продаже на регулярные рейсы, выполняющиеся исключительно для грузовых перевозок.

C. Размер комиссионных за продажу, осуществляемую такими назначенными авиапредприятиями, не будет превышать размеры, установленные в резолюциях ИАТА.

До 1 апреля 1991 г. остается в силе Согласованный механизм выравнивания доходов, установленный обменом дипломатическими нотами 13 февраля 1986 г.

VI. Назначенные авиапредприятия СССР имеют право свободно продавать пассажирские и грузовые авиаперевозки на своих собственных перевозочных документах на территории США в своих собственных конторах и через американские туристические агентства, а также назначать агентов по своему усмотрению. Такая продажа и назначения будут отвечать требованиям обычно применяемых законов США.

VII. Местные расходы американских авиапредприятий в пределах территории Советского Союза будут проверяться обеими

Договаривающимися Сторонами ежегодно, если иное не будет согласовано между Договаривающимися Сторонами с тем, чтобы быть уверенными, что не существует дискриминационной практики в условиях и размерах таких расходов, и что такие расходы не будут выше эквивалентных расходов в Соединенных Штатах или тех расходов, которые оплачиваются любым другим иностранным авиапредприятием в СССР.

VIII. Правительства США и СССР и/или американские и советские авиационные власти оставляют за собой право назначения агентов по наземному обслуживанию в США и СССР для любого или всех советских и американских авиапредприятий.

IX. Расходы за наземное обслуживание, аэропортовые посадочные сборы, авиатопливо, навигационные сборы, для рейсов с посадкой на территории Договаривающихся Сторон, и другие сборы, в совокупности, в советских аэропортах, не будут превышать расходы на соответствующие услуги:

а. за услуги в Нью-Йорке и Вашингтоне—среднюю величину сборов по аэропортам Джон Ф. Кеннеди/Нью-Йорк и Даллес международный/Вашингтон;

б. за услуги в других городах при полетах через Северную Атлантику, исключая Нью-Йорк и Вашингтон,—среднюю величину сборов по аэропортам Майами/международный и Чикаго/О'Хара;

с. для перевозок по маршрутам через Тихий океан—среднюю величину сборов по аэропортам Сан-Франциско, Калифорния и Анкоридж, Аляска.

В данном параграфе под наземным обслуживанием понимаются все виды работ, перечисленные в соответствующем приложении к стандартному соглашению ИАТА по наземному обслуживанию.

X. Правительства США и СССР и/или американские и советские авиационные власти оставляют за собой право назначить исключительного Генерального агента по продаже пассажирских и грузовых перевозок для осуществления продажи на своей территории на рейсы одного или всех назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны или ограничить продажу перевозок любому или всем назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны в такой степени, чтобы были обеспечены равные возможности для назначенных авиапредприятий

Договаривающихся Сторон. По запросу правительств США и СССР и/или американских и советских авиационных властей назначенные авиапредприятия соответствующей другой Договаривающейся Стороны должны будут представлять в 60-дневный срок, с даты запроса, отчеты о собственной продаже на территории Договаривающейся Стороны, запросившей отчет.

XI. Любая из Сторон может отказать в эквивалентных правах или приостановить действие эквивалентных прав, предоставляемых в соответствии с Приложениями 1 и 2 настоящего Соглашения, в том случае, если коммерческие соглашения, предусматриваемые Статьей 2 данного Соглашения, не могут или не могли быть осуществлены к удовлетворению авиапредприятий и соответствующих властей Договаривающихся Сторон, несмотря на серьезные переговоры.

XII. Каждая Договаривающаяся Сторона будет стремиться обеспечить предоставление назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны помещений для административных целей, продажи и рекламирования авиаперевозок, включая средства обслуживания, которые по своему качеству, доступности, размерам, месторасположению и стоимости будут не менее благоприятными, чем предоставляемые своим собственным назначенным авиапредприятиям или любому другому авиапредприятию, осуществляющему международные воздушные перевозки.

XIII. Авиапредприятия, а также соответствующие власти, агентства или организации обеих Договаривающихся Сторон будут сотрудничать в деле содействия программам маркетинга, а также в проведении мероприятий, имеющих своей целью обеспечение первоочередного удовлетворения заявок на бронирование мест в гостиницах и другие виды наземного обслуживания или условия поездок для пассажиров, использующих рейсы авиапредприятий обеих Договаривающихся Сторон, в той степени, которая необходима для обеспечения того, чтобы возможности в отношении таких программ маркетинга, бронирования мест в гостиницах и других видов наземного обслуживания или условий поездок для рейсов одной Договаривающейся Стороны были бы не менее благоприятными, чем для рейсов другой Договаривающейся Стороны или для рейсов любой третьей страны.

XIV. Срок действия настоящего Приложения истекает 31 марта 1993 г. До 31 марта 1993 г. действие этого Приложения может быть прекращено путем уведомления об этом за 60 дней любой Договаривающейся Стороной дипломатической нотой. Стороны договорились о проведении консультаций за шесть месяцев до истечения срока его действия с тем, чтобы определить, будут ли положения настоящего Приложения сохранены или изменены. Этот пункт не изменяет любых других положений Соглашения, касающихся проведения консультаций, приостановления или прекращения действия этого Соглашения.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS CIVILS ENTRE LE GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée la "Convention") et désireux de conclure un accord afin d'instaurer des services de transport aérien, sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits énumérés dans le présent Accord et ses annexes en vue de l'établissement et de l'exploitation des services aériens réguliers (ci-après dénommés les " services convenus ") ainsi que des services de vols affrétés qui y sont envisagés. Les annexes au présent Accord seront considérées comme faisant partie intégrante dudit Accord, et toutes références à l'Accord s'appliqueront aussi aux annexes.

*Article 2*

1. Les routes aériennes que devront emprunter les aéronefs desservant les services convenus ainsi que les couloirs de franchissement des frontières des deux Etats seront déterminés par chacune des Parties contractantes dans les limites de son propre territoire.

2. Toutes les questions techniques et commerciales qui ne sont pas couvertes par le présent Accord ou par un ou plusieurs autres accords entre les Parties contractantes et relatives aux vols des aéronefs et au transport des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier sur les services convenus, ainsi que toutes les questions relatives à la coopération commerciale seront éventuellement réglées par accord entre les entreprises de transport aérien désignées.

3. Tous les accords entre les entreprises désignées et les modifications y relatives seront soumis à l'approbation des autorités compétentes des Parties contractantes.

*Article 3*

1. La capacité que chacune des entreprises désignées devra offrir sur les services convenus correspondra avant tout aux exigences du trafic ayant son origine ou sa destination finale dans le territoire de la Partie contractante dont l'entreprise désignée bat le pavillon. Cette origine et cette destination sont déterminées par le billet ou la lettre de transport aérien. Les transports en transit par le territoire d'une Partie contractante, avec ou sans escale, ne seront pas considérés comme commençant ou se terminant dans ledit territoire.

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes communiqueront sur demande à l'autre Partie contractante les statistiques du trafic.

3. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes jouiront de possibilités équitables et égales pour exploiter et développer les services convenus.

#### *Article 4*

Tous les tarifs et taux appliqués aux transports effectués totalement ou en partie sur les services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, tels que les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres transporteurs quels qu'ils soient, ainsi que les caractéristiques de chaque service. Ces tarifs et taux seront soumis aux autorités compétentes des Parties contractantes en vue de leur examen conformément au droit national applicable. Les tarifs et taux soumis le ou avant le trentième jour avant leur entrée en vigueur seront considérés au plus tard quinze jours après la date de leur soumission.

#### *Article 5*

Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de retirer temporairement ou définitivement la permission d'exploiter les services convenus accordés à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants ou d'organismes de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante pourra également exercer ce droit au cas où l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne se conformerait pas aux lois et règlements de la première Partie contractante visés à l'article 10 du présent Accord, ou si l'entreprise ou l'autre Partie contractante manque aux obligations que lui impose le présent Accord ou l'Accord supplémentaire mentionné à l'article 6 du présent Accord, ou ne remplit pas les conditions auxquelles les droits sont conférés en vertu du présent Accord sur une base de réciprocité. Aux fins du présent article, l'expression " autorisation d'exploitation " désigne tant l'autorisation d'exploitation que les permis techniques. Ce droit ne sera normalement exercé qu'après prompt consultation entre les autorités compétentes des Parties contractantes, sauf dans le cas d'infractions aux lois et règlements visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 10 ainsi qu'à l'article 7.

#### *Article 6*

1. Les Parties contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer une exploitation sûre et efficace des services convenus et des services aériens affrétés. A cette fin, l'Accord supplémentaire du 4 novembre 1966, tel qu'amendé, restera en vigueur parallèlement au présent Accord.

2. (a) Chaque Partie contractante reconnaît comme valides, aux fins d'exploitation du transport aérien visé au présent Accord, les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences émis ou validés par l'autre Partie contractante et encore en vigueur, à condition que les exigences pour l'obtention de tels certificats ou licences correspondent aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Toutefois, chaque Partie contractante

se réserve le droit de refuser de reconnaître comme valides aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie.

(b) Chaque Partie contractante peut demander la tenue de consultations concernant les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante en matière d'installations aéronautiques, d'équipages, d'aéronefs et d'exploitation par les entreprises de transport aérien désignées. Si, à la suite de la tenue de telles consultations, une des Parties contractantes estime que l'autre Partie contractante n'assure pas efficacement le maintien et l'application des normes et exigences dans ces domaines, qui sont à tout le moins équivalentes aux normes minimales qui peuvent être établies conformément à la Convention, elle avise l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures jugées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et l'autre Partie contractante prend les mesures appropriées pour y remédier. Dans le cas où l'autre Partie contractante ne prendrait pas les mesures appropriées en temps opportun, les dispositions de l'article 5 seront applicables.

#### *Article 7*

1. Conformément aux droits accordés par ailleurs en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites contre la sécurité d'un aéronef, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation.

3. Les Parties contractantes agissent en pleine conformité 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, de la Convention pour la suppression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

4. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions et réglementations applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale ; elles exigent que les exploitants d'aéronefs de leur pavillon, les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire et les exploitants d'aéroports situés sur leur territoire se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

5. Chaque Partie contractante convient de respecter les dispositions en matière de sécurité imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur le territoire de ladite autre Partie contractante et veille à ce que des mesures appropriées soient appliquées afin de protéger les aéronefs et inspecter les passagers, leurs bagages à main, ainsi que les marchandises et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant



de l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales soient prises en cas de menace particulière.

6. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'aéronefs, ou de tous autres actes illicites à l'encontre de la sécurité des passagers, des équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures de nature à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

7. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie contractante peuvent demander la tenue immédiate de consultations avec les autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante. L'incapacité de parvenir à un accord satisfaisant dans les 15 jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, ou en cas de menace urgente contre la sécurité de l'aviation civile internationale, constituera un motif pour demander l'application de l'article 5 du présent Accord.

#### *Article 8*

1. Les redevances d'usage imposées par les autorités compétentes aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante seront équitables et raisonnables.

2. Les redevances d'usage imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante pourront refléter, mais n'excéderont pas, une part équitable du coût économique total des autorités compétentes chargées de mettre à disposition l'aéroport, les installations et les services de navigation aérienne et de sécurité aérienne. Aucune Partie contractante n'imposera ni ne permettra que soient imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises ou à toute autre entreprise de transport aérien qui exploitent des services internationaux similaires. Les installations et les services pour lesquels des redevances sont imposées seront fournis en tenant compte de leur efficacité et de leur caractère économique. Un préavis raisonnable sera fourni avant toute modification apportée aux redevances d'usage. Chaque Partie contractante encouragera des consultations entre ses autorités compétentes responsables de la perception des redevances d'usage sur son territoire et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations, et elle encouragera les autorités compétentes responsables de la perception et les entreprises de transport aérien à procéder aux échanges d'informations qui s'avéreront nécessaires pour permettre une évaluation du caractère raisonnable des redevances.

#### *Article 9*

1. A l'arrivée sur le territoire de l'une des Parties contractantes, les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, leur équipement normal, le carburant et les lubrifiants, les fournitures techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, les provisions de bord (y compris sans que cette énumération ne soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons et spiritueux, le tabac et autres produits destinés à la vente ou à

l'utilisation par les passagers en quantités limitées durant le vol) ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés ou utilisés uniquement par les entreprises de transport aérien désignées dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien des aéronefs exploités en transport aérien international sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, d'impôts fonciers et d'impôts sur le capital, de droits de douane, droits d'accise et autres droits et charges similaires imposés par les autorités nationales et ne résultant pas des coûts d'une prestation de services, à condition que ces équipements et fournitures demeurent à bord des aéronefs.

2. Seront également exonérés, sur une base de réciprocité, de taxes, droits, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût des services fournis :

(a) Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties contractantes et prises à bord, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'un aéronef en partance de l'autre Partie contractante exploité en transport aérien international, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées pendant une partie du trajet au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles auront été embarquées ;

(b) Les équipements au sol et les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduits sur le territoire d'une Partie contractante et destinés à l'entretien ou à la réparation d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien de l'autre Partie exploité en service aérien international ; et

(c) Le carburant, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions prévues au présent article s'appliquent aussi lorsqu'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante a conclu, avec une autre entreprise de transport aérien qui bénéficie des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie contractante, un contrat portant sur le prêt ou le transfert sur le territoire de cette autre Partie contractante des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. Chaque Partie contractante s'efforce d'obtenir, pour les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, sur une base de réciprocité, une exonération des impôts, droits, redevances et frais imposés par l'Etat et les autorités régionales et locales sur les articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, de même qu'une exemption de toute redevance relative aux carburants en transit, dans les circonstances décrites au présent article, sauf dans la mesure où ces charges sont perçues au titre du coût d'une prestation de services.

6. Chaque Partie contractante assure un approvisionnement à un prix raisonnable ou facilite l'importation sur son territoire d'une quantité suffisante de carburant aviation répondant aux normes exigées en matière de grade, de qualité et de spécifications aux entreprises

de transport aérien de l'autre Partie contractante conformément à la demande de ces entreprises.

7. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peut, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant les droits de douane et taxes, introduire et conserver à chacun des points situés sur les routes convenues sur le territoire de l'autre Partie contractante le matériel et l'équipement requis par cette entreprise de transport aérien pour la prestation et la promotion de services. Le matériel publicitaire, tel que les publicités, les catalogues imprimés, les tarifs, les réclames commerciales ou les publications touristiques et autres (y compris les affiches) sont admis en franchise de droits de douane.

#### *Article 10*

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante, régissant l'entrée sur et la sortie de son territoire d'aéronefs civils exploités sur des vols internationaux conformément aux dispositions du présent Accord ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs dans les limites de son territoire s'appliqueront aux aéronefs des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante régissant l'arrivée et le séjour sur son territoire ainsi que leur départ du territoire des équipages des aéronefs, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier transportés à bord des aéronefs, et notamment les règlements applicables aux autorisations d'atterrissage, aux passeports, aux douanes et à l'immigration, aux devises et aux formalités de quarantaine, s'appliqueront aux équipages, aux passagers, aux bagages, aux marchandises et au courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante lors de leur arrivée et de leur séjour sur le territoire de la première citée des Parties contractantes, ainsi qu'à leur départ dudit territoire.

3. (a) Les Parties contractantes accorderont, sans restriction et d'avance, avec une validité d'au moins vingt-quatre mois, des visas à tous les équipages et au personnel de cabine des aéronefs de chacune des entreprises de transport aérien désignées exploitant les services convenus. Ces visas seront valides pour n'importe quel nombre de vols à destination et au départ du territoire de l'autre Partie contractante pendant la durée de leur validité.

(b) Les Parties contractantes accorderont d'avance des visas d'une durée appropriée aux équipages et au personnel de cabine de chacune des entreprises de transport aérien exploitant des services de vols affrétés agréés.

4. Des visas pour séjours multiples et d'une validité de douze mois au moins seront octroyés à l'avance aux employés des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante en poste à chacun des points situés sur les routes convenues sur le territoire de l'autre Partie contractante ainsi que prévu à l'article 13 du présent Accord.

5. Les équipages employés sur les services convenus peuvent séjourner provisoirement dans les villes indiquées en Section II de l'annexe 1, sous réserve qu'ils repartent sur l'aéronef à bord duquel ils sont arrivés ou par le prochain vol régulier de leur entreprise de transport aérien, à moins qu'ils n'en soient empêchés par la maladie ou par les normes de repos des équipages.

6. Chaque Partie contractante aidera l'autre à se procurer des copies des lois et règlements pertinents visés au présent article.

#### *Article 11*

1. Pendant le survol du territoire de l'autre Partie contractante, tous les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante doivent impérativement porter les marques d'identification de leur Etat, telles que déterminées pour les vols internationaux, et transporter les documents suivants :

- (a) Certificat d'immatriculation ;
- (b) Certificat de navigabilité ;
- (c) Licence de matériel radio ;
- (d) Brevets adéquats pour chacun des membres de l'équipage ; et
- (e) En cas de transport de marchandises, les documents en faisant état, à moins qu'ils n'aient été communiqués par d'autres moyens.

2. Tous les documents susvisés, émis ou validés par l'une des Parties contractantes, seront reconnus comme valides par l'autre Partie contractante, sous réserve que les normes selon lesquelles les certificats ou brevets ont été émis ou validés ne soient pas moins rigoureuses que les normes prescrites dans les annexes à la Convention.

#### *Article 12*

1. En cas d'atterrissage forcé, d'accident ou d'un autre incident impliquant un aéronef d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante, la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'incident s'est produit en avisera sans retard et par les moyens les plus rapides l'autre Partie contractante, de même que des renseignements dont elle dispose et des circonstances de l'événement, prendra les mesures voulues en vue d'une enquête sur les causes de l'incident, et prendra aussi immédiatement des mesures afin de porter l'aide qui peut être nécessaire à l'équipage et aux passagers, assurera la sécurité de l'aéronef et du courrier, des bagages ainsi que des marchandises transportés à bord dudit aéronef dans l'état dans lequel ils se trouvaient après l'incident, et assurera rapidement leur transport en direction de leur destination.

2. (a) La Partie contractante où l'aéronef est immatriculé aura le droit de nommer ses propres observateurs, qui seront présents et participeront à l'enquête sur l'incident.

(b) Les autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'incident s'est produit dresseront le rapport, recueillera les constatations et déterminera la cause probable de l'incident.

3. La Partie contractante chargée de l'enquête sur l'incident est tenue de :

(a) à la demande de l'autre Partie contractante, ne pas toucher à l'aéronef ni à son contenu (dans la mesure du raisonnablement possible) en attendant qu'ils soient contrôlés par les autorités compétentes de ladite Partie contractante ainsi que de l'entreprise de transport aérien dont l'aéronef est en cause ;

(b) accorder un accès immédiat à l'aéronef aux représentants accrédités de l'autre Partie contractante et aux représentants de l'entreprise de transport aérien dont l'aéronef est en cause ;

(c) assurer la protection des preuves ;

(d) procéder à une enquête sur l'incident et de fournir à l'autre Partie contractante un rapport faisant état des faits, des conditions et des circonstances de celui-ci ; et

(e) à la demande de l'autre Partie contractante, remettre l'aéronef, son contenu et toute partie de ceux-ci à toute personne ou à toutes personnes désignées par ladite Partie contractante, ceci dès qu'ils ne sont plus nécessaires à l'enquête, et de faciliter le transport desdits à destination du territoire de l'autre Partie contractante.

4. L'équipage de l'aéronef en cause dans l'incident et les représentants de l'entreprise de transport aérien dont l'aéronef est en cause se conformeront à toutes les lois et à tous les règlements applicables aux accidents sur le territoire où l'incident a eu lieu.

5. Avant de commencer les services convenus, chaque Partie contractante mettra en place sur son propre territoire des procédures, des activités et des centres de recherche et de sauvetage aérien, de manière à créer une organisation efficace chargée des opérations de recherche et de sauvetage pour les vols effectués en vertu du présent Accord, comprenant des dispositions de participation mutuelle à ces opérations avec l'assentiment de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les activités de recherche et de sauvetage doivent avoir lieu. Les renseignements sur les procédures de recherche et de sauvetage seront échangés au fur et à mesure qu'elles seront instaurées.

### *Article 13*

1. A la signature du présent Accord, pour faciliter l'exploitation des services convenus, dont l'entretien des aéronefs, les entreprises de transport aérien désignées de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques seront autorisées à avoir une représentation à New York et à Washington, d'un total agrégé de douze employés. Le et après le 1er janvier 1991, les entreprises de transport aérien désignées de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques seront autorisées :

(a) à avoir une représentation à New York et à Washington, d'un total agrégé de seize employés ; et

(b) à avoir une représentation dans les villes américaines indiquées en Section II de l'annexe 1, autres que New York et Washington, ne dépassant pas six employés, trois de ces employés au plus étant affectés à chacune desdites villes.

2. A la signature du présent Accord, pour faciliter l'exploitation des services convenus, dont l'entretien des aéronefs, les entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis d'Amérique seront autorisées à avoir une représentation à Moscou et à Leningrad, d'un total agrégé de douze employés. Le et après le 1er janvier 1991, les entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis d'Amérique seront autorisées :

(a) à avoir une représentation à Moscou et à Leningrad, d'un total agrégé de seize employés ; et

(b) à avoir une représentation dans les villes soviétiques indiquées en Section II de l'annexe 1, autres que Moscou et Leningrad, ne dépassant pas six employés, trois de ces employés au plus étant affectés à chacune desdites villes.

3. Aucune des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article n'obligera une Partie contractante à autoriser l'entrée de représentants non ressortissants de l'autre Partie contractante.

4. De plus, chacune des Parties contractantes accordera le droit d'entrée sur son territoire, pour de brèves périodes ne dépassant pas quatre-vingt dix jours, au personnel requis par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour la conduite normale de leurs activités.

#### *Article 14*

1. Les vols des entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes sur les routes convenues seront suspendus avec un préavis de trente jours donné par l'une des Parties contractantes à l'autre si elle constate que les entreprises de transport aérien qu'elle a désignées sont empêchées d'exploiter des vols sur les services convenus en raison de circonstances indépendantes de la volonté de la première citée des Parties contractantes. Ces vols peuvent être suspendus immédiatement par l'une ou l'autre des Parties contractantes si se présentent des situations extraordinaires indépendantes de la volonté des autorités compétentes de ladite Partie contractante.

2. Les services ainsi suspendus peuvent après coup être rétablis par un échange de notes entre les Parties contractantes et auront lieu conformément aux dispositions du présent Accord et de l'Accord supplémentaire.

#### *Article 15*

1. Sous réserve des dispositions de l'annexe 3, toute la comptabilité financière et tous les paiements entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront effectués, comme convenu entre les entreprises de transport aérien désignées, en dollars des Etats-Unis ou en roubles si lesdits paiements en roubles deviennent légaux en vertu de la législation soviétique applicable aux devises, par le transfert des sommes dues aux entreprises de transport aérien désignées de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques sur leurs comptes respectifs à la Banque des affaires économiques étrangères de l'U.R.S.S. ainsi que des sommes dues aux entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis sur leurs comptes respectifs dans des banques de leur choix aux Etats-Unis d'Amérique. Certains paiements peuvent être faits dans des devises de pays tiers, ceci par un accord entre les entreprises de transport aérien désignées.

2. Les sommes susvisées seront transférées librement et ces transferts seront exonérés de toutes taxes et exemptées d'autres restrictions quelles qu'elles soient.

3. Les passagers ayant l'intention d'accomplir un voyage, quelle que soit leur nationalité, seront libres de choisir leur entreprise ou leurs entreprises de transport aérien. Ils auront la faculté, lors du paiement du service aérien, de payer dans la monnaie du pays dans lequel le paiement a lieu si les tarifs du transporteur prévoient le paiement dans ladite monnaie.

4. Excepté convention contraire entre les entreprises de transport aérien désignées et agrément des Parties contractantes, le taux de conversion des roubles en dollars des Etats-Unis et vice versa sera, à toutes fins conformes au présent Accord, y compris la tarification et le paiement des marchandises et des services ainsi que le règlement des soldes à devoir entre les entreprises de transport aérien désignées, le taux de change en vigueur pour la vente du transport aérien à la date de la demande ou de la communication en vue du règlement des soldes dus. Si le taux de change appliqué à la vente de ces services de transport venait à changer, les entreprises de transport aérien désignées procéderaient à un règlement spécial au taux précédant la date du changement.

5. Les taux de change applicables aux ventes de services de transport, faites dans les monnaies de pays tiers, rendus par les entreprises de transport aérien désignées conformément au présent Accord peuvent être fixés dans un accord entre les entreprises de transport aérien.

6. Les dispositions du présent article seront applicables tant au transport du fret qu'à celui des passagers.

#### *Article 16*

L'une comme l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations entre les autorités compétentes des deux Parties contractantes, afin qu'elles s'entretiennent du présent Accord, l'interprètent et le fassent appliquer. Ces consultations démarreront dans un délai de soixante jours après la réception de la demande respectivement au Department of State des Etats-Unis d'Amérique ou au Ministère des affaires étrangères de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques. Dans l'éventualité où un accord serait conclu sur l'amendement du présent Accord, ces amendements entreront en vigueur lors de leur confirmation par un échange de notes diplomatiques.

#### *Article 17*

Le présent Accord entrera en vigueur à sa signature et le restera pendant six mois après la date de l'avis écrit, par note diplomatique, envoyé par l'une des Parties contractantes à l'autre de son intention de le dénoncer.

A son entrée en vigueur, le présent Accord annulera et remplacera l'Accord sur le transport aérien civil, du 4 novembre 1966, entre le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, tel qu'amendé.

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

Fait à Washington, en double exemplaire, le 1er juin 1990, en langues anglaise et russe, chaque texte faisant également foi.

Pour le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique :

JAMES A. BAKER, III

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

EDOUARD CHEVARDNADZE



## ANNEXE I. SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

### *Section I - Désignations*

A. Pour la période précédant le 1er avril 1991, le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique désigne Pan American World Airways, Inc., et charge cette entreprise d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en Section II de la présente annexe. Le et après le 1er avril 1991, le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique pourra désigner quatre autres entreprises de transport aérien combinant passagers et fret et deux transporteurs de fret seul afin d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en Section II de la présente annexe.

B. Pour la période précédant le 1er avril 1991, le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques désigne Aeroflot (Lignes aériennes soviétiques) et charge cette entreprise d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en Section II de la présente annexe. Le et après le 1er avril 1991, le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques pourra désigner six autres entreprises de transport aérien combinant passagers et fret afin d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées en Section II de la présente annexe.

C. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut remplacer n'importe quelles entreprises de transport aérien désignées en vertu des paragraphes (A) et (B) de la présente section par n'importe quelle autre entreprise de transport aérien battant son pavillon, à la seule réserve que ladite entreprise de transport aérien soit considérée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante comme ayant les qualifications voulues selon les lois normalement appliquées. Chacune des Parties contractantes accordera sans retard inopportun toutes les autorisations d'exploitation et permis techniques voulus aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

### *Section II - Routes*

A. Conformément aux conditions de leur désignation, les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante désignées pour exploiter des services aériens réguliers auront le droit d'exploiter des services aériens internationaux réguliers (1) entre des points situés sur les routes ci-après indiquées, et (2) entre des points situés sur lesdites routes et des points situés dans des pays tiers en passant par des points situés sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné les entreprises de transport aérien.

1. Routes destinées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement des Etats-Unis :

a. Depuis un ou plusieurs points situés aux Etats-Unis, via des points intermédiaires sur un itinéraire traversant l'Atlantique Nord, jusqu'à Moscou, Leningrad, Kiev, Riga, Minsk et Tbilissi.

b. Depuis un ou plusieurs points situés aux Etats-Unis, sur un itinéraire traversant le Pacifique nord jusqu'à Magadan et Khabarovsk.

2. Routes destinées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques :

a. Depuis un ou des points situés dans l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, via des points intermédiaires sur un itinéraire traversant l'Atlantique nord jusqu'à (1) New York et Washington, (2) Chicago et (3) Miami, avec des droits d'exploitation au-delà de Miami jusqu'à deux points situés en Amérique du sud à convenir ultérieurement d'un commun accord.

b. Depuis un ou des points situés dans l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, sur un itinéraire traversant le Pacifique nord, jusqu'à Anchorage (étape obligatoire) et San Francisco.

B. Dans l'exploitation des services convenus sur les routes stipulées au paragraphe (A) de la présente section, chacune des entreprises de transport aérien désignées aura les droits suivants :

1. Le droit d'atterrir à des fins techniques et commerciales aux points situés sur les routes convenues sur le territoire de l'autre Partie contractante, ainsi que d'utiliser d'autres aéroports agréés de même que les installations de navigation aérienne sur ledit territoire à ces mêmes fins ;

2. Le droit d'embarquer ou de débarquer en trafic international des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier, séparément ou en combinaison, aux points convenus sur les routes stipulées au paragraphe (A) de la présente section (i) sur le territoire de l'autre Partie contractante, (ii) dans un pays tiers se trouvant dans l'intervalle et à des points au-delà, et (iii) en tout point ou en tous points situés sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien. Pour chacun des points visés en (i), (ii) et (iii) ci-dessus, les droits englobent toutes les correspondances (que ce soit avec des aéronefs de la même entreprise de transport aérien ou de toute autre entreprise de transport aérien), le droit de faire escale (sous réserve que l'entreprise de transport aérien ait transporté du trafic à destination et au départ de tout point d'escale situé sur le territoire de l'autre Partie contractante), ainsi que le trafic local de cinquième degré de liberté (à destination et au départ de points intermédiaires situés dans un pays tiers), étant entendu (sous réserve du droit de transporter son propre trafic aux escales) qu'aucune des entreprises de transport aérien désignées par l'une des Parties contractantes n'a le droit de transporter du trafic dit de cabotage entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

C. Chacune des entreprises de transport aérien désignées peut à sa discrétion, sur n'importe quel vol ou sur tous les vols effectués sur les routes approuvées, les réaliser sur les routes respectivement autorisées aux paragraphes A(1) et A(2) de la présente section dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens ; combiner plusieurs numéros de vol en exploitant un seul aéronef ; desservir des points situés sur les routes selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre, ce qui peut englober la desserte de points intermédiaires comme points au-delà et des points au-delà comme des points intermédiaires, omettre des escales à tout point ou en tous points excepté dans les conditions stipulées au paragraphe (A)(2)(b) de la Section II ; et transférer du trafic de n'importe lequel de ses aéronefs à tout autre aéronef en tout point situé sur les routes, sans restriction de direction ni limitation géographique, et sans perdre l'un quelconque des droits de transport du trafic par

ailleurs agréés en vertu du présent Accord, à condition que le vol commence ou se termine sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

D. Chaque entreprise de transport aérien désignée peut changer d'aéronef à tous les points visés sur les routes, sans limitation quant au type ou au nombre d'aéronefs exploités, ou utiliser un ou plusieurs numéros de vol, sous réserve que dans le sens aller, le transport au-delà de ce point soit le prolongement du transport effectué depuis le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise de transport aérien, et, dans le sens retour, le transport jusqu'au territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien soit le prolongement du transport effectué au-delà dudit point. En ce qui concerne les coefficients de conversion de la fréquence indiqués en Section III de la présente annexe, la catégorie d'aéronef sera déterminée par l'aéronef qui arrive sur le territoire de l'autre Partie contractante et qui en part.

### *Section III - Fréquences*

A. Jusqu'au 31 mars 1991 inclus, l'entreprise de transport aérien désignée des Etats-Unis peut exploiter un maximum de quinze virgule un (15,1) fréquences de vols combinés équivalents aller-retour par semaine entre les Etats-Unis et Moscou/Leningrad.

B. Jusqu'au 31 mars 1991 inclus, l'entreprise de transport aérien désignée de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques peut exploiter un maximum de quinze virgule un (15,1) fréquences de vols combinés équivalents aller-retour par semaine entre l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et New York/Washington.

C. Du 1er avril 1991 au 31 mars 1992, les entreprises de transport aérien désignées par les Etats-Unis peuvent exploiter un maximum de vingt-deux (22) fréquences de vols combinés équivalents aller-retour par semaine entre les Etats-Unis et Moscou/Leningrad. A compter du 1er avril 1992, les entreprises de transport aérien désignées par les Etats-Unis peuvent exploiter un maximum de trente sept (37) fréquences de vols combinés équivalents aller-retour par semaine entre les Etats-Unis et Moscou/Leningrad.

D. Du 1er avril 1991 au 31 mars 1992, les entreprises de transport aérien désignées par l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques peuvent exploiter un maximum de vingt-deux (22) fréquences de vols combinés équivalents aller-retour par semaine entre l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et New York/Washington. A compter du 1er avril 1992, les entreprises de transport aérien désignées par l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques peuvent exploiter un maximum de trente sept (32) fréquences de vols combinés équivalents aller-retour par semaine entre l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et New York/Washington.

E. Du 1er avril 1991 au 31 mars 1993, les entreprises de transport aérien de passagers/fret combinés désignées des Etats-Unis peuvent exploiter un maximum de dix (10) équivalents de vols aller-retour par semaine entre les Etats-Unis et Kiev, Riga, Minsk, Tbilissi, Magadan et Khabarovsk, aucune de ces villes ne recevant plus de sept (7) fréquences de vols équivalents aller-retour par semaine. Du 1er avril 1991 au 31 mars 1992 les entreprises de transport aérien tout fret désignées par les Etats-Unis peuvent exploiter un maximum de dix (10) fréquences de vols équivalents aller-retour par semaine entre les Etats-Unis et Moscou, Leningrad, Kiev, Riga, Minsk, Tbilissi, Magadan et Khabarovsk, aucune de ces

villes ne recevant plus de sept (7) fréquences de vols équivalents aller-retour par semaine. Du 1er avril 1992 au 31 mars 1993, les entreprises de transport aérien tout fret désignées par les Etats-Unis peuvent exploiter un maximum de onze (11) fréquences de vols équivalents aller-retour par semaine entre les Etats-Unis et Moscou, Leningrad, Kiev, Riga, Minsk, Tbilissi, Magadan et Khabarovsk, aucune de ces villes ne recevant plus de sept (7) fréquences de vols équivalents aller-retour par semaine.

F. Du 1er avril 1991 au 31 mars 1992, les entreprises de transport aérien de passagers/fret combinés désignées par l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques peuvent exploiter un maximum de vingt (20) fréquences de vols équivalents aller-retour par semaine entre l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et New York/Washington, Chicago, Anchorage, Miami et San Francisco, dont un maximum de dix (10) peuvent être exploitées à destination de New York/Washington et un maximum de sept (7) peuvent être exploitées à destination de l'une quelconque des autres villes stipulées. Du 1er avril 1992 au 31 mars 1993, les entreprises de transport aérien désignées par l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques peuvent exploiter un maximum de vingt-et-un (21) fréquences équivalentes aller-retour par semaine entre l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques et New York/Washington, Chicago, Anchorage, Miami et San Francisco, dont un maximum de onze (11) peuvent être exploitées à destination de New York/Washington et un maximum de sept (7) peuvent être exploitées à destination de l'une quelconque des autres villes stipulées.

G. Les entreprises de transport aérien désignées peuvent, à leur discrétion, exploiter n'importe quel aéronef à fuselage large ou étroit, sous réserve que les fréquences indiquées aux paragraphes A à F soient calculées selon un coefficient de conversion de capacité équivalente, comme suit :

1. Dans le cas des services combinés :

1	B-737/B-727/IL-62M/TU-154	= 1.0
1	A-310/ DC-8 surlongé/B-757/B-767 A-300-605R de 218 places IL-86 de 220 places	= 1.3
1	L-1011/A-300/DC-10 A300-605R de 267 places IL-96/IL-86 de 250 places	= 1.5
1	B-747	= 2.0

Les nouveaux aéronefs ou d'autres types d'aéronefs peuvent être exploités sur la base d'un coefficient de conversion qui soit approximativement le plus proche du nombre de places dans les aéronefs énumérés.

2. Dans le cas des services tout fret :

1	L-100/B-727/ TU-154	= 0.5
1	IL-76/DC-8	= 1.0
1	DC-10-30CF	= 1.3
1	MD-11F	= 1.5
1	B-747/AN- 124	- 2.0

Les nouveaux aéronefs ou d'autres types d'aéronefs peuvent être exploités sur la base d'un coefficient de conversion qui soit approximativement le plus proche de la capacité de transport de marchandises des aéronefs énumérés.

H. Les fréquences ci-dessus mentionnées sont susceptibles d'être intensifiées conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord. Les tronçons supplémentaires exploités par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne seront pas décomptés dans les fréquences, mais doivent en revanche être impérativement agréés à l'avance par les autorités compétentes de l'autre Partie contractante.

#### *Section IV - Sur vols*

Pan American World Airways, une entreprise de transport aérien désignée des Etats-Unis, peut survoler le territoire de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques sans escale lors de vols entre des points situés en Europe et le sous-continent indien, et ce dans les deux sens, à une fréquence agrégée et maximale de sept (7) vols aller-retour par semaine, en empruntant des couloirs aériens agréés par les autorités aéronautiques de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques. Si Pan American World Airways exploite moins de sept (7) vols aller-retour par semaine, le reste du nombre de vols peut être exploité par toute autre entreprise de transport aérien américaine assurant des vols réguliers, ce avec un préavis minimum de 30 jours au Gouvernement de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques remis par la voie diplomatique.

#### *Section V - Expiration*

La présente annexe expirera le 31 mars 1993. Avant le 31 mars 1993, les Parties conviennent de se consulter six mois avant la date d'expiration afin de décider si les dispositions de la présente annexe doivent être maintenues ou modifiées. Les dispositions de la

présente section ne modifie en rien toute autre disposition de l'Accord relativement aux consultations, à la suspension ou à la dénonciation de l'Accord.

## ANNEXE 2. SERVICES DE VOLS AFFRÉTÉS

I. Les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes peuvent exploiter des vols commerciaux affrétés à destination de points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

II. Toutes les demandes relatives à des vols affrétés seront étudiées avec bienveillance et courtoisie par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et sur la base de la réciprocité. Ces demandes feront l'objet d'un agrément d'avance concernant les routes et les points conformément aux impératifs de sûreté et de sécurité nationale de la Partie contractante qui les recevra.

III. Sur la route de l'Atlantique nord, le nombre total de ces vols aller-retour assurés par les entreprises de transport aérien de chacune des Parties contractantes ne dépassera pas cent (100) vols affrétés par an. Au-dessus de ce chiffre, les demandes de vols affrétés seront étudiées avec bienveillance par les autorités aéronautiques de la Partie contractante en cause, et ce avec courtoisie et sur la base de la réciprocité. Le quota ci-dessus peut être modifié sous réserve d'un accord entre les autorités respectives des Parties contractantes.

IV. Temporairement, sur la route de l'Atlantique nord, les vols affrétés ne seront pas assujettis au quota susvisé et les demandes les concernant seront étudiées avec bienveillance, et ce avec courtoisie et sur la base de la réciprocité.

V. Sous réserve de l'agrément préalable des itinéraires et des points, conformément aux lois et règlements concernant l'entrée, le transit, les douanes et l'immigration, ainsi que conformément aux impératifs de sûreté et de sécurité nationale de la Partie contractante qui recevra, les décisions sur les demandes de vols affrétés seront prises dans un délai de 20 jours à compter de la réception de la demande. Dans l'éventualité du rejet d'une demande, le refus sera motivé, à savoir : considérations relatives à (A) la réciprocité, (B) la sûreté, et (C) la sécurité nationale. Les demandes faites avec un bref préavis seront étudiées avec bienveillance.

VI. Les vols affrétés seront exploités dans des conditions conformes aux règles qui leur sont applicables dans le pays d'origine des vols.

VII. Les vols humanitaires affrétés, agréés par les Parties contractantes en tant que tels, ne seront pas décomptés dans les limites numériques indiquées en Section III ci-avant.

VIII. Tous les vols " ne pratiquant pas le transport des passagers, de marchandises ou de courrier à des fins lucratives ou de location ", au sens du paragraphe 2 de l'article 5 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, sont régis par les dispositions dudit article, et ne sont pas assujettis au quota indiqué dans la présente annexe.

IX. Aucune des dispositions de la présente annexe n'empêchera la création de joint-ventures entre une entreprise de transport aérien américaine autorisée à exploiter des services de vols affrétés et une entreprise de transport aérien de l'U.R.S.S., sous réserve de l'agrément des deux Parties contractantes. Les vols exploités dans le cadre de toute joint-venture de ce type de seront pas assujettis au quota indiqué dans la présente annexe.

X. La présente annexe entrera en vigueur le 1er janvier 1991 et viendra à expiration le 31 mars 1993. Avant le 31 mars 1993, elle pourra être dénoncée par l'une ou l'autre des Par-

ties contractantes avec un préavis de 60 jours remis par la voie diplomatique. Les Parties conviennent de se consulter six mois avant la date d'expiration afin de décider si les dispositions de la présente annexe doivent être maintenues ou modifiées. Les dispositions du présent paragraphe ne modifient en rien toute autre disposition de l'Accord relativement aux consultations, à la suspension ou à la dénonciation de l'Accord.



### ANNEXE 3. OPPORTUNITÉS FINANCIÈRES

I. Au moment où toute monnaie de l'U.R.S.S. deviendra librement convertible, ou au moment où toute monnaie de l'Union soviétique deviendra librement convertible aux fins de l'achat de services de transport international auprès d'une entité soviétique ou étrangère, les entreprises de transport aérien des Parties contractantes, seules ou, à leur discrétion, en qualité de participants à une joint-venture, auront, dans une mesure égale, le droit de :

A. vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement soit, à la discrétion des entreprises de transport aérien, par le biais de leurs agents ;

B. vendre des services de transport aérien en utilisant leurs propres documents de transport, et toute personne sera libre de les acheter, dans la devise de l'autre Partie contractante, ou en devises librement convertibles ;

C. convertir et transmettre, à la demande, sans restrictions ni impôts sur ces opérations, à destination ou au départ des Etats-Unis et de l'U.R.S.S., les recettes locales en devises librement convertibles, excédant les montants décaissés sur place, au taux de change applicable à la date à laquelle l'entreprise de transport aérien désignée fait la demande initiale de transfert et au taux de change maximum autorisé pour toute entreprise étrangère exerçant son activité dans le pays en question ;

D. payer les dépenses locales, y compris les achats de carburant, sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans telle devise ou, à leur discrétion, payer ces dépenses en devises librement convertibles dans des conditions conformes à la réglementation applicable aux monnaies ; et

E. avoir des comptes en banque à leur propre nom sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans la monnaie de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, ou en toute devise librement convertible, à la discrétion des entreprises de transport aérien ;

II. Avant le moment où les entreprises de transport aérien américaines seront autorisées par la législation soviétique à exercer pleinement les droits stipulés aux paragraphes A à E de la Section I ci-dessus, les entreprises de transport aérien américaines peuvent exercer ces droits en U.R.S.S. dans toute la mesure autorisée par la législation soviétique, et en tout état de cause, dans toute la mesure autorisée à toute autre entreprise de transport aérien de quelque nationalité qu'elle soit, autre que les entreprises nationales de transport aérien de l'U.R.S.S. Les entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis sont autorisées à vendre librement des services de transport de passagers et de marchandises sur le territoire soviétique en utilisant leurs propres documents de transport, ce en devises librement convertibles, aux bureaux qu'elles ont dans les villes et par le biais d'agences de voyage soviétiques, ainsi que de nommer des agents à leur discrétion, en sus des transporteurs désignés de l'U.R.S.S., sous réserve de la législation soviétique applicable.

III. Dans la mesure où la législation soviétique exige que les entreprises de transport aérien américaines participent à une joint-venture avec une entité soviétique pour pouvoir exercer les droits prévus aux paragraphes A à E de la Section I ci-avant, les entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis seront autorisées à participer aux dites joint-ventures, et toutes les mesures voulues ou la participation par des entreprises de transport

aérien ou des entités soviétiques seront prises ou réalisées, à l'effet que les droits stipulés puissent être exercés par les entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis dans toute la mesure autorisée par la législation soviétique.

IV. Dans la mesure où les entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis ne sont pas autorisées à exercer pleinement les droits énoncés aux paragraphes A à E de la Section I ci-dessus, et/ou sont tenues de vendre leurs services par le biais d'une entreprise de transport aérien et/ou d'une autre entité soviétique, les entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis peuvent choisir un agent commercial de leur choix parmi ceux autorisés à procéder à ces ventes et peuvent, à cet effet, choisir tout agent ayant l'autorisation d'être utilisé par toute entreprise de transport aérien de toute nationalité quelle qu'elle soit, autre que les entreprises nationales de transport aérien de l'U.R.S.S.

V. A compter du 1er avril 1991, et jusqu'au moment où seront créées en U.R.S.S. les conditions permettant le plein exercice des droits énoncés en Section I de la présente annexe, ou annexe 3 :

A. Il est garanti que les ventes faites en roubles en U.R.S.S., par les entreprises de transport aérien désignées de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques, sur les vols exploités au départ de l'U.R.S.S. et retour par des entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis, équivalront à huit soixante-quinze (8,75) pour cents de la capacité moyenne annuelle disponible de transport aller-retour (un voyage aller-retour équivalant à deux vols aller simple) offerte par chacune des entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis, conformément aux tarifs fixés suivant les dispositions de l'article 4 du présent Accord et applicables aux entreprises de transport aérien des Etats-Unis. Les paiements aux entreprises de transport aérien américaines seront faits tous les mois, en dollars, au taux de change officiel à la date de la vente, et au plus tard 45 jours après que les ventes correspondantes auront été faites.

B. Les dispositions du paragraphe A de la présente section, ou Section V, s'appliqueront également aux ventes des services tout fret réguliers.

C. Les taux des commissions sur les ventes desdites entreprises de transport aérien désignées ne seront pas supérieurs aux taux des commissions fixés dans les résolutions de l'IATA. Avant le 1er avril 1991, le Mécanisme de compensation continu indiqué dans l'échange de notes diplomatiques du 13 février 1986, restera en vigueur.

VI. Les entreprises de transport aérien désignées de l'U.R.S.S. auront le droit de vendre librement des services de transport de passagers et de fret en utilisant leurs propres documents de transport sur le territoire des Etats-Unis, dans leurs propres bureaux ainsi que par l'intermédiaire d'agences de voyage américaines, ainsi que de nommer les agents commerciaux de leur propre choix. Ces ventes et nominations sont assujetties au droit américain généralement applicable.

VII. Les dépenses subies par les entreprises de transport aérien américaines sur le territoire de l'Union soviétique seront examinées par les Parties contractantes, tous les ans ou une fréquence autre décidée par les Parties contractantes, afin de s'assurer qu'aucune pratique discriminatoire n'existe dans le décaissement ou dans le montant de ces dépenses, et que ces dépenses ne sont pas plus lourdes que les dépenses équivalentes aux Etats-Unis, ou que celles subies par une quelconque autre entreprise de transport aérien étrangère en U.R.S.S.

VIII. Les Gouvernements des Etats-Unis et de l'U.R.S.S., et/ou les autorités aéronautiques des Etats-Unis et de l'U.R.S.S., conservent le droit de nommer des agents chargés du service au sol aux Etats-Unis et en U.R.S.S. et ce pour n'importe quelle des et pour toutes les entreprises de transport aérien américaines et soviétiques.

IX. Les frais de manutention au sol, les droits d'atterrissage dans les aéroports, le carburant, les droits payés par les vols atterrissant sur le territoire des Parties contractantes, ainsi que les autres taxes et frais aux aéroports soviétiques ne seront pas supérieurs, au total, à ceux facturés pour des services correspondants, comme suit :

A. dans le cas des services à New York et à Washington, la moyenne de ceux facturés à l'aéroport John F. Kennedy de New York, et à l'aéroport International Dulles de Washington, D.C. ;

B. dans le cas des services de l'Atlantique nord, autres que New York et Washington, la moyenne de ceux facturés aux aéroports de Miami International et O'Hare de Chicago ;

C. dans le cas des services du Pacifique, la moyenne de ceux facturés à l'aéroport de San Francisco en Californie, et à l'aéroport d'Anchorage en Alaska. Aux fins du présent paragraphe, la manutention au sol comprend les activités stipulées dans l'annexe correspondante de l'accord standard de l'IATA relatif à la manutention.

X. Les Gouvernements des Etats-Unis et de l'U.R.S.S., et/ou les autorités aéronautiques des Etats-Unis et de l'U.R.S.S., conservent le droit de nommer un agent général exclusif chargé de la vente des services de transport de passagers et du fret, pour la réalisation des ventes, sur leurs territoires respectifs, sur les vols d'une ou de la totalité des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, ou de restreindre la vente de services de transport par n'importe quelle des ou par toutes les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante dans la mesure nécessaire afin d'assurer l'équivalence des opportunités pour les transporteurs désignés des Parties contractantes. A la demande du Gouvernement des Etats-Unis ou de l'U.R.S.S., et/ou des autorités aéronautiques des Etats-Unis ou de l'U.R.S.S., les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante remettront, dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande, les statistiques des ventes par lesdites entreprises de transport aérien sur le territoire de la Partie contractante qui en fait la demande.

XI. L'une comme l'autre Partie peut refuser ou suspendre l'autorité équivalente prévue par les annexes 1 et 2 du présent Accord dans l'éventualité où les accords commerciaux prévus à l'article 2 de l'Accord, en dépit de sérieuses négociations, ne pourraient être ou ne se seraient pas concrétisés à la satisfaction des entreprises de transport aérien et des autorités compétentes des Parties contractantes.

XII. Chacune des Parties contractantes s'efforcera de faire en sorte qu'il y ait, à la disposition des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, des bureaux destinés à l'administration, à la vente et à la promotion des services de transport aérien, dont des locaux d'une qualité, d'une accessibilité, d'une taille, d'un emplacement et d'un coût qui soient non moins favorables que ceux qui sont à la disposition de ses propres entreprises de transport aérien désignées ou de toute autre entreprise de transport aérien assurant des services de transport aérien international.

XIII. Les entreprises de transport aérien, de même que les autorités, les administrations ou les ministères ayant compétence des deux Parties contractantes coopéreront afin de faciliter les programmes de marketing et prendront des mesures visant à assurer la priorité dans les réservations hôtelières et autres dispositions au sol ou exigences de transport des passagers voyageant sur les vols des deux Parties contractantes, ce dans la mesure voulue pour que les possibilités offertes par lesdits programmes de marketing, les réservations hôtelières et autres dispositions au sol ou exigences de transport ne soient pas moins favorables pour les services d'une Partie contractante que pour les services de l'autre Partie contractante, ou que les services des entreprises de transport aérien de tout pays tiers.

XIV. La présente annexe viendra à expiration le 31 mars 1993. Avant le 31 mars 1993, la présente annexe pourra être résiliée avec un préavis de 60 jours remis par la voie diplomatique par l'une ou l'autre des Parties contractantes. Les Parties conviennent de se consulter six mois avant la date d'expiration afin de décider si les dispositions de la présente annexe doivent être maintenues ou modifiées. Les dispositions de la présente section ne modifient en rien toute autre disposition de l'Accord relativement aux consultations, à la suspension ou à la dénonciation de l'Accord.