

TRANSPORTATION

Aviation

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and the RUSSIAN FEDERATION**

Signed at Moscow January 14, 1994

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

RUSSIAN FEDERATION

Transportation: Aviation

Agreement signed at Moscow

January 14, 1994;

Entered into force January 14, 1994.

With annexes.

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF
THE RUSSIAN FEDERATION**

The Government of the United States of America and the Government of the Russian Federation hereinafter referred to as the "Parties";

DESIRING to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

BEING Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944; and

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

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- a. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Russian Federation, the Air Transport Department of the Ministry of Transport, or their successors;
- b. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, which shall be an integral part of the Agreement, and any amendments thereto;
- c. "Air transportation" means any operation (including both scheduled and charter services) performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
- d. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both states; and

(ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

e. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

f. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

g. "Ground handling" means the processing, loading and unloading of passengers, baggage, cargo, mail and aircraft stores, aircraft cleaning, and other rampside and airport terminal activities;

h. "International air transportation" means air transportation which passes through the airspace over the territory of more than one State;

i. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail)

in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

j. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation; and

k. "User charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities and services.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Subject to the provisions of Annex 4, each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by airlines authorized to operate under the laws and regulations of the other Party:

a. the right to fly across its territory without landing;

b. the right to make stops in its territory for

non-traffic purposes;

c. the right to carry out international air transportation on routes specified in Annex 1;

d. the right to carry out international air transportation between points specified in Annex 1 and points in third countries, through points in the territory of the Party of which the airline is a national; and

e. the rights otherwise specified in this Agreement, including those rights specified in Annex 2.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of the other Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail for compensation and destined for another point in the territory of that other Party (cabotage).

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Subject to the provisions of Annex 1 and Annex 2, each Party shall have the right to designate airlines to conduct

international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex 1, or in Annex 2, or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services for which it is designated.

ARTICLE 4

Revocation of Authorization

1. Each Party may revoke, suspend, or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the other Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement;

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety) of this Agreement; or

d. the other Party or its airline has failed to fulfill the conditions under which the rights are granted in accordance

with this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1b, 1c, or 1d of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit, or condition air services in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security) of this Agreement.

ARTICLE 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo, or aircraft (including regulations relating to entry, clearance,

aviation security, immigration, passports, customs, and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo, or aircraft of the other Party's airlines.

3. The 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 scheduled services. These visas shall be valid for any number of flights into and out of the territory of the other Party during the period of their validity.

4. The Parties shall grant in advance visas of appropriate duration and scope for the aircraft crews and cabin crews of each designated airline operating charter air services.

5. The Parties shall grant, without limitation, in advance, and with a validity of at least twelve months, visas for airline personnel of designated airlines stationed at points on the agreed routes within the territory of the other Party, and the government officials of the other Party involved in civil aviation. These visas shall be valid for any number of visits into and out of the territory of the other Party during the period of their validity.

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

ARTICLE 6

Safety

1. The Parties shall take all necessary measures to ensure safe and effective operation of the air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other 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 Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to, or validated for, its own nationals by the other Party.

3. The provisions of paragraph 2 of this Article shall not be considered as precluding such particular deviations from the specified requirements as may be agreed between Parties.

4. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other 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, or in accordance with paragraph 3 of this Article, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral

part of this Agreement.

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

3. The Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and other conventions in this field which have entered into force for both Parties.

4. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation; 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 operators of airports in their

territory act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items, as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other 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, aircraft, airports, and air navigation facilities occurs, the 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 Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement

within 15 days from the date of such request will constitute grounds for a decision to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

ARTICLE 8

Commercial Opportunities

1. Subject to Annex 4(II), the designated airlines of one Party may establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Subject to Annex 3, each designated airline may perform its own ground handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing

agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services if self-handling were possible.

4. Subject to Annex 3, the designated airlines of each Party may engage in the sale of air transportation on their own transportation documents in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to national security or to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Subject to Annex 3, each designated airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory (if the tariffs of the airlines and the laws and regulations in this territory provide for payment in such currency) or in freely convertible currencies.

5. Subject to Annex 3, each airline may convert and remit to its country in freely convertible currencies, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and

remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the market rate of exchange applicable on the date of application for remittance.

6. Subject to Annex 3, the airlines of one Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of one Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

7. Subject to Annex 3, the designated airlines of one Party shall be permitted to hold bank accounts in their own names in the territory of the other Party, in the currency of either Party, or in any freely convertible currency, at the airline's option.

8. Passengers intending to undertake a trip, regardless of their citizenship, shall be free to choose the airline or airlines.

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

ARTICLE 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including, but not limited to, such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during 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 one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other 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 Party in which they are taken on board;

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

c. fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other 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 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 by this Article shall also be available where the airlines of one Party have contracted with

another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. Each 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 Party in accordance with the request of such airlines.

6. The designated airlines of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other 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 Party material and equipment required by those airlines for the provision and promotion of air services. Printed catalogues, price lists, trade notices or tourist and other literature (including posters) shall be admitted duty free.

ARTICLE 10

User Charges

1. Consistent with the provisions of this Article, charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services, as well as, any charges for the use of each airport, including its installations, technical and other facilities and services ("user charges"), shall be made in accordance with the rates and tariffs established by each Party.

2. User charges which may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, non-discriminatory and equitably apportioned among categories of users. In any event, user charges shall be assessed on all airlines of each Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

3. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, an equitable portion of the full cost, to the competent charging authorities or bodies, of providing the appropriate airport, air navigation, and aviation security facilities and services, and in the case of airport charges, may provide for a reasonable rate of return, after depreciation. 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.

4. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary for an accurate review of the reasonableness of the charges in light of the principles of paragraphs (2) and (3) of this Article.

ARTICLE 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Party.

3. Neither Party, nor its designated airlines, shall impose

on the other Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency, or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. In operating the agreed services, the designated airlines of one Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or any part of the same routes.

ARTICLE 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;

c. protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support; and

d. protection of airlines from prices that are artificially low and offered with the intent of eliminating competition.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including

in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations between appropriate authorities of both Parties for the discussion, interpretation, application, or amendment of this Agreement. Such consultation shall begin within 60 days of 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 Russian Federation, 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 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those which may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing) of this Agreement, should be resolved by consultations or by other communications between the appropriate authorities of the Parties. If the dispute is not resolved by such consultations or communications, it may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body.

2. If the Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

3. Arbitration shall be by an *ad hoc* tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60

days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. if either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

4. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedures. The tribunal, once formed, shall have the jurisdiction to grant interim relief pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

5. Except as otherwise agreed or directed by the tribunal,

each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

6. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

7. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

8. Each Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

9. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2(b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 15

Suspension

1. Flights of the airlines of both Parties on the agreed route or routes shall be suspended upon thirty (30) days' notice given by one Party to the other if it finds that its designated airlines are prevented from operating flights on the agreed route or routes because of circumstances beyond the control of the first Party. Such flights may be suspended immediately by either Party if extraordinary circumstances arise which are beyond the control of the appropriate authorities of the Party.

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

ARTICLE 16

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate twelve

(12) months after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

ARTICLE 17

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 18

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

Upon entry into force, this Agreement shall supersede, in relations between the United States of America and the Russian Federation, the June 1, 1990 Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics, as amended, and the Supplementary Agreement of November 4, 1966, as amended.

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

DONE in duplicate at Moscow in the English and the Russian languages, this 14th day of January, 1994, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA:

Warren Christopher

FOR THE GOVERNMENT OF
THE RUSSIAN FEDERATION:

A. Kozyrev

ANNEX 1

Scheduled Air Service

SECTION I

A. Notwithstanding the first sentence of Article 3, Paragraph 1 of this Agreement, until May 31, 1995, the United States shall have the right to designate up to six combination (passenger/cargo) carriers and three all-cargo carriers, and the Russian Federation shall have the right to designate up to nine combination or all-cargo carriers, to operate services on the routes specified in Section II of this Annex, except as provided in Section I (C) below.

B. Not more than three U.S. combination and two U.S. cargo and three Russian combination and two Russian cargo airlines may operate between any city pair on the specified routes.

C. Airlines operating services between the territories of the Parties exclusively under cooperative marketing arrangements, including code-share arrangements, with airlines of the other Party, or with airlines of a third country, shall be designated in accordance with Article 3 of this Agreement, but shall not be counted against the limits on designations stated above.

SECTION II

Airlines of one Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, and subject to Annex 4(I), be entitled to perform scheduled international air transportation (1) between points on the following routes, and (2) between points on such routes and any points in third countries through points in the territory of the Party which has designated the airlines.

1. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States: From a point or points in the United States via intermediate points* to Moscow, St. Petersburg, Magadan, Khabarovsk, Vladivostok, Petropavlovsk-Kamchatski**, and Yuzhno-Sakhalinsk, and beyond to China, Hong Kong, South Korea, Singapore, and Taiwan.

* Until May 31, 1995, without traffic rights between points in territory of the countries of the former Republics of the USSR and mentioned points in Russian Federation except to the extent such rights are granted to third countries.

** After opening of the Petropavlovsk-Kamchatski airport for international services in accordance with Russian laws and regulations.

2. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Russia: From a point or points in the Russian Federation via intermediate points to Bangor, New York, Washington, Chicago, Dallas/Fort Worth, Anchorage*, Seattle, Portland (Oregon), San Francisco, Los Angeles, Orlando, Honolulu, Miami, Columbus (Ohio), Houston, and two points to be mutually agreed by the Parties, and beyond to Chile, Jamaica, Nicaragua, Mexico, and two points in South America except Argentina, Peru, Brazil, Ecuador, Colombia, and Bolivia, to be named by the Russian Federation.

SECTION III

Each designated airline may, on any or all flights and at its option,

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

* Until May 31, 1995, flights on a Pacific routing serving a point in the Russian Far East and points in the continental United States shall stop at Anchorage.

3. 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);

4. omit stops at any point or points except as specified in Section II(2) of this Annex;

5. serve a number of points in the territory of the other Party by one aircraft operation, provided that it excludes cabotage;

6. transfer traffic (including its own stopover traffic) from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

7. operate combination and all-cargo services to any third-country point not specified in Section II of this Annex, without traffic rights between the territory of the other Party and any such unspecified point;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, except as specified in the footnote to Section II(1); provided that the service operates via a point in the territory of the Party designating the airline.

SECTION IV

A. Until May 31, 1995, the U.S. airlines designated for combination service may operate up to 54 round trip frequencies per week, and U.S. airlines designated for all-cargo service may operate up to 16 round trip frequencies per week, between points in the United States and points in the Russian Federation.

B. Until May 31, 1995, Russian designated airlines may operate up to 70 round trip frequencies per week between points in the Russian Federation and points in the United States.

C. The frequencies mentioned above may be increased in accordance with Article 13 of this Agreement. Extra sections operated by designated airlines of one Party shall not be counted as a frequency, but must be approved in advance by the aeronautical authorities of the other Party.

D. The designated airlines of one Party while operating services in accordance with this Annex in the territory of the other Party may utilize any type of subsonic aircraft that is in accordance with the laws and regulations of the other Party.

E. Services operated under cooperative marketing

arrangements, including code-share arrangements, between airlines of the two Parties shall not count against the frequency limitations stated above. Until May 31, 1995, services operated between the territories of the Parties under cooperative marketing arrangements, including code-share arrangements, between airlines of either Party and airlines of a third country shall count for one-half of one frequency for purposes of the frequency limitations stated above.

SECTION V

On any segment or segments of the routes above, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation beyond such point.

SECTION VI

In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of either Party, that holds appropriate authority to provide such services may, subject to the requirements normally applied by each Party to such agreements, enter into cooperative marketing arrangements with another airline or airlines that also hold appropriate authority, provided that the arrangement does not include cabotage or revenue pooling. Notwithstanding the above, if the Party designating the airline would not permit airlines of the other Party to enter into similar arrangements, the other Party need not permit such service.

SECTION VII

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable law and regulations. Such cargo, whether moving

by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Designated airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

SECTION VIII

Nothing in this Agreement shall preclude the establishment of joint ventures between an airline of one Party authorized to operate scheduled service and an airline of the other Party.

SECTION IX

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex shall expire on May 31, 1995. 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 this Agreement regarding consultations or termination.

ANNEX 2

Charter Air Services

SECTION I

Airlines of one Party designated under this Annex, in accordance with the terms of their designation, and subject to the provisions of this Annex and Annex 4(I), may carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split and combination (passenger/cargo) charters):

1. between any point or points in the territory of the Party which has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such traffic is carried via the carrier's homeland and makes a stopover in the homeland for at least two consecutive nights.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of one Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or

outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory with traffic that originated in the other Party's territory.

SECTION II

1. On the North Atlantic route, the total number of such round-trip flights for the airlines of each Party shall not exceed: (a) for passenger and combination charters, one hundred (100) between June 1, 1993 and May 31, 1994, and one hundred and fifty (150) between June 1, 1994 and May 31, 1995; and (b) for cargo charters, sixty (60) between June 1, 1993 and May 31, 1994, and eighty (80) between June 1, 1994, and May 31, 1995. Charter flights over the number mentioned above shall receive positive consideration by the aeronautical authorities of the respective Party on the basis of comity and reciprocity. The above quota may be changed by agreement of the Parties.

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

3. 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 party, decisions on charter applications shall be made within 10 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.

4. Charter flights shall be operated in accordance with the charter rules of the country in which the charter traffic originates. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of one Party to require the designated airline or airlines of the other Party to adhere to requirements relating

to national security or the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

SECTION III

1. Humanitarian charters, approved by the Parties as such, shall not be included in the numerical limitation set forth in Section II above.

2. 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 are governed by that Article, and not subject to quota under this Annex.

SECTION IV

Nothing in this Agreement shall preclude the establishment of joint ventures between a U.S. airline authorized to operate charter services and an airline of Russia, subject to the approval of the Parties. Flights operated in any such joint ventures shall not be subject to quotas under this Annex.

SECTION V

The designated airlines of one Party while operating services in accordance with this Annex in the territory of the other Party may utilize any type of subsonic aircraft that is in accordance with the laws and regulations of the other Party.

SECTION VI

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex will expire on May 31, 1995. 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 this Agreement regarding consultations or termination.

ANNEX 3

Commercial Opportunities

SECTION I

A. Prior to such time as both Parties agree that designated airlines of both Parties may exercise fully all rights specified in Paragraph 3 of Article 8 of the Agreement, the designated airlines of one Party shall have the right to assign authorized agents for ground handling and fuel supply services in the territory of the other Party; provided that pending such agreement, designated airlines of one Party may exercise in the territory of the other Party all rights specified in Article 8, Paragraph 3 of the Agreement to the maximum extent permitted by the law of such other Party, and in any event to the maximum extent permitted to any other airline of any nationality other than the national airlines of such other Party.

B. The ground handling and fuel expenses of U.S. airlines within the territory of Russia shall be reviewed by both Parties, annually or as otherwise requested by either Party, 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 paid by Russian airlines in the United States.

SECTION II

A. Prior to such time as both Parties agree that (a) the currency of the Russian Federation has become freely convertible, or any currency of the Russian Federation has become freely convertible when used for the purpose of purchasing international transportation services from either a Russian entity or a foreign entity, and (b) U.S.-designated airlines are permitted under Russian law to exercise fully all rights specified in Paragraphs 4-7 of Article 8 of the Agreement, the provisions of this Section shall apply in lieu of those paragraphs, provided that, pending such agreement, U.S.-designated airlines may exercise all such rights in Russia to the maximum extent permitted by Russian law, and in any event to the maximum extent permitted to any other airline of any nationality other than the national airlines of Russia.*

B. The designated airlines of the United States are permitted to sell freely passenger and cargo transportation in Russian territory on their own transportation documents for freely convertible currency at their own offices and through

* At such time as the conditions stated in Section II, Paragraph A have been met, the Parties shall consult regarding implementation of Article 8, Paragraphs 4-7 of the Agreement.

Russian travel agents, as well as to appoint agents at their discretion, subject to applicable Russian law.

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

SECTION III

A. Each Party will endeavor to ensure that there are available to the designated airlines of the other 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.

B. Airlines, as well as appropriate authorities, agencies, or departments of both Parties will cooperate in facilitating marketing programs, as well as carrying out measures aimed at

securing priority in hotel reservations and other ground arrangements or requirements for travel, for passengers traveling on flights of the airlines of both 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 Party than for the services of the other Party, or for the services of the airlines of any third Party.

SECTION IV

A. The provisions of this Annex shall be applicable to cargo as well as passenger transportation.

B. Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex shall expire on May 31, 1995. 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 this Agreement regarding consultations or termination.

ANNEX 4

SECTION I

Notwithstanding the provisions of Article 2 of the Agreement, the right of the airlines of one Party to fly across the territory of the other Party; the right of airlines of one Party to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and the air transportation rights granted in this Agreement shall be exercised only in accordance with the Air Traffic Services (ATS) routings for aircraft and the points for crossing national boundaries established by each Party within its territory for the purposes of this Agreement taking into account security considerations.

(1) Airlines of the United States may overfly and stop for non-traffic purposes on 14 flights per week (7 flights eastbound and 7 flights westbound) between points in Europe and the countries of the Asia-Pacific region on approved ATS routings.

(2) Airlines of the United States may overfly and stop for non-traffic purposes on 28 flights per week (14 flights eastbound and 14 flights westbound) between points in Europe and the Indian subcontinent on approved ATS routings.

SECTION II

Notwithstanding the provisions of Article 8(1) of the Agreement, the airlines of one Party may establish offices in the territory of the other Party only at the cities specified on the routes set forth in Section II of Annex 1 of the Agreement.

SECTION III

Unless otherwise agreed prior to that date, this Annex will expire on May 31, 1995. 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 this Agreement regarding consultations or termination.

СОГЛАШЕНИЕ

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Соединенных Штатов Америки и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем Сторонами;

желая содействовать расширению возможностей международного воздушного транспорта;

желая обеспечить наивысший уровень надежности и безопасности международных воздушных перевозок и вновь подтверждая свою серьезную озабоченность по поводу действий или угроз безопасности воздушных судов, которые подвергают опасности людей или имущество, оказывают неблагоприятное воздействие на выполнение воздушных перевозок и подрывают доверие общественности к безопасности гражданской авиации;

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

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы;

согласились о нижеследующем:

Статья 1 Определения

Для целей настоящего Соглашения, если в тексте не оговорено иначе, термин:

а. "Авиационные власти" означает в отношении Соединенных Штатов - Министерство транспорта или его преемника, и в отношении

Российской Федерации - Департамент воздушного транспорта Министерства транспорта или его преемника;

b. "Соглашение" означает настоящее Соглашение, Приложения к нему, составляющие неотъемлемую часть этого Соглашения, и любые поправки к ним;

c. "Воздушная перевозка" означает любой полет (включая и регулярные и чартерные рейсы), совершаемый воздушным судном с целью общественных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты, отдельно или в сочетании, за вознаграждение или по найму;

d. "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает:

(i) любую поправку, которая вступила в силу в соответствии со статьей 94(a) Конвенции и была ратифицирована обоими государствами; и

(ii) любое Приложение, а также любую поправку, принятые в соответствии со статьей 90 Конвенции, постольку, поскольку такое Приложение и поправка являются в любое время действительными для обеих Сторон;

e. "Назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, назначенное и уполномоченное в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

f. "Полная стоимость" означает стоимость предоставленных услуг вместе с разумными накладными административными расходами;

g. "Наземное обслуживание" означает обслуживание, посадку и высадку пассажиров, погрузку и выгрузку багажа, грузов, почты и бортприпасов воздушных судов, их уборку и другие действия на стоянке самолета и в здании аэровокзала;

h. "Международная воздушная перевозка" означает воздушную перевозку, которая проходит через воздушное пространство над территорией более, чем одного государства;

i. "Цена" означает любой тариф, ставку или сбор, взимаемый за перевозку пассажиров (и их багажа) и/или груза (исключая почту) воздушным транспортом, устанавливаемый авиапредприятиями, включая их агентов, и условия применения такого тарифа, ставки и сбора;

j. "Остановка с некоммерческими целями" означает посадку с любой целью, иной, чем посадка или высадка пассажиров, погрузка или выгрузка их багажа, грузов и/или почты при выполнении воздушной перевозки; и

к. "Сборы" означает сборы, взимаемые с авиапредприятий за пользование аэропортом, оборудованием и услугами по авионавигации или авиационной безопасности.

Статья 2

Предоставление прав

1. В соответствии с положениями Приложения 4 каждая Сторона предоставляет другой Стороне следующие права для выполнения международных воздушных перевозок авиапредприятиями, уполномоченными на такие перевозки в соответствии с законами и правилами другой Стороны:

a. право пролета ее территории без посадки;

b. право совершать остановки на ее территории с некоммерческими целями;

c. право выполнять международные воздушные перевозки на маршрутах, указанных в Приложении 1;

d. право выполнять международные воздушные перевозки между пунктами, указанными в Приложении 1, и пунктами в

третьих странах через пункты на территории Стороны, являющейся национальной для данного авиапредприятия;

е. права, иным образом указанные в данном Соглашении, включая права, указанные в Приложении 2.

2. Ничто в настоящей Статье не будет рассматриваться как предоставление авиапредприятию или авиапредприятиям одной Стороны прав брать на борт на территории другой Стороны для перевозки за вознаграждение пассажиров, их багаж, грузы или почту, имеющих в качестве пункта назначения другой пункт в пределах территории этой другой Стороны (каботаж).

Статья 3

Назначение и выдача разрешений

1. На условиях положений Приложения 1 и Приложения 2 каждая Сторона будет иметь право назначить авиапредприятия для выполнения международных воздушных перевозок в соответствии с настоящим Соглашением, а также отменять или заменять такие назначения. Уведомления о таких назначениях должны быть переданы другой Стороне в письменной форме по дипломатическим каналам и в них должно быть определено, разрешено ли авиапредприятию выполнять те виды авиаперевозок, которые определены в Приложении 1 или в Приложении 2, или в них обоих.

2. По получении такого назначения и заявки от назначенного авиапредприятия в форме и способом, предписанным для получения эксплуатационного и технического разрешения, другая Сторона должна предоставить соответствующее эксплуатационное и техническое разрешение с минимальными процедурными задержками, при условии, что:

а. преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Стороне, назначившей это авиапредприятие, гражданам этой Стороны или им обеим;

в. назначенное авиапредприятие должно быть способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми к выполнению международных перевозок Стороной, рассматривавшей заявку или заявки; и

с. Сторона, назначающая авиапредприятие, обеспечивает установление и применение норм, указанных в статье 6 (Безопасность) и в статье 7 (Авиационная безопасность) настоящего Соглашения.

3. Когда авиапредприятие таким образом назначено и получило разрешение, оно может начать эксплуатацию тех договорных линий, для которых оно назначено.

Статья 4

Аннулирование разрешения

1. Каждая Сторона может аннулировать, приостанавливать или ввести ограничения на эксплуатационное и техническое разрешение, предоставленное авиапредприятию, назначенному другой Стороной, если:

а. преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием не принадлежат другой Стороне, гражданам этой Стороны, или им обеим;

б. это авиапредприятие не соблюдает законы и правила, указанные в статье 5 (Применение законов) настоящего Соглашения;

с. другая Сторона не обеспечивает установление и применение норм, которые указаны в Статье 6 (Безопасность) настоящего Соглашения; или

д. другая Сторона или ее авиапредприятие не выполняют условий, по которым предоставляются права в соответствии с настоящим Соглашением.

2. Если только принятие немедленных мер не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений требований подпунктов 1b, 1c, или 1d настоящей статьи, то права, предусмотренные настоящей статьей, будут использоваться только после консультации с другой Стороной.

3. Настоящая статья не ограничивает прав ни одной из Сторон приостанавливать, ограничивать действие разрешения или выдвигать условия для выполнения воздушных перевозок в соответствии с положениями статьи 7 (Авиационная безопасность) настоящего Соглашения.

Статья 5 Применение законов

1. Законы и правила одной Стороны, регулирующие выполнение полетов и навигацию воздушных судов при прилете, нахождении в пределах или вылете с территории этой Стороны, будут применяться к авиапредприятиям другой Стороны.

2. При прибытии, пребывании или отправлении с территории одной Стороны законы и правила этой Стороны, регулирующие прибытие или отправление с ее территории пассажиров, экипажей, грузов или воздушных судов (включая правила, регулирующие въезд, очистку, авиационную безопасность, иммиграционные, паспортные, таможенные и карантинные правила или в отношении почты - почтовые правила) соблюдаются такими пассажирами и экипажами или от их имени, а также в отношении грузов или воздушных судов авиапредприятий другой Стороны.

3. 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 регулярные перевозки. Эти визы должны быть действительны для любого количества рейсов на территории и с территории другой Стороны в течение срока их действия.

4. Стороны будут предоставлять заблаговременно визы соответствующей продолжительности и типа для летного и бортового персонала каждого назначенного авиапредприятия, выполняющего чартерные перевозки.

5. Стороны будут предоставлять без ограничений, заблаговременно и со сроком действия, по крайней мере, двенадцать месяцев, визы для персонала назначенных авиапредприятий, направленного на работу в пункты на договорных маршрутах на территории другой Стороны, и государственным служащим другой Стороны, имеющим отношение к гражданской авиации. Эти визы будут действительными для любого числа въездов и выездов с территории другой Стороны в период их действия.

6. Каждая Сторона будет оказывать содействие другой Стороне в получении копий соответствующих законов и правил, упомянутых в настоящей статье.

Статья 6 Безопасность

1. Стороны предпримут все необходимые меры для обеспечения безопасных и эффективных воздушных перевозок, предусмотренных настоящим Соглашением.

2. Каждая Сторона признает действительными, в целях осуществления воздушных перевозок, предусмотренных настоящим Соглашением, сертификаты летной годности, удостоверения о квалификации и лицензии, которые выданы или признаны действительными другой Стороной и оставшиеся в силе, при условии, что требования к таким сертификатам или лицензиям соответствуют, по крайней мере, минимальным стандартам, которые могут быть установлены согласно Конвенции. Каждая Сторона может, однако, отказать в признании действительными для целей выполнения полетов над ее территорией удостоверения о квалификации и лицензии, которые

выданы или признаны действительными другой Стороной для ее граждан.

3. Положения пункта 2 настоящей статьи не должны рассматриваться как препятствующие отдельным отступлениям от установленных требований, которые могут быть согласованы между Сторонами.

4. Каждая Сторона может потребовать проведения консультаций по стандартам безопасности, установленным другой Стороной в отношении навигационных средств, летных экипажей, воздушных судов, выполнения полетов назначенными авиапредприятиями. Если после таких консультаций одна Сторона найдет, что другая Сторона не обеспечивает установление и эффективное применение стандартов безопасности и требований в этих областях, соответствующих, по крайней мере, минимальным стандартам, которые могут быть установлены в соответствии с Конвенцией или в соответствии с пунктом 3 настоящей Статьи, другая Сторона будет уведомлена о таких отклонениях и мерах, рассматриваемых в качестве необходимых для приведения положения в соответствие с этими минимальными стандартами; и другая Сторона должна предпринять соответствующие корректирующие действия. Каждая Сторона сохраняет за собой право отказать в признании, аннулировать или ограничить действия эксплуатационного и технического разрешения, выданного авиапредприятию или авиапредприятиям, назначенным другой Стороной, в случае, если другая Сторона не предпримет соответствующие корректирующие действия в разумные сроки.

Статья 7

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Стороны подтверждают, что их обязательства по защите в их взаимоотношениях безопасности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства образуют неотъемлемую часть настоящего Соглашения.

2. Стороны окажут друг другу по запросу всю необходимую помощь в предотвращении актов незаконного захвата воздушных судов и

других незаконных актов, направленных против безопасности пассажиров, экипажа, воздушного судна, аэропортов и аэронавигационного оборудования, а также любой другой угрозой авиационной безопасности.

3. Стороны будут действовать 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., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г. и других конвенций в этой области, которые вступили в силу для обеих Сторон.

4. Стороны в своих взаимоотношениях будут действовать в полном соответствии с положениями по авиационной безопасности, установленными Международной организацией 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 территории их государства и эксплуатанты аэропортов на территории их государства действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

5. Каждая Сторона соглашается соблюдать положения по безопасности, предусматриваемые другой Стороной в отношении въезда на территорию этой другой Стороны, и принимать адекватные меры для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, их ручной клади, а также грузов и бортовых припасов до и во время посадки или погрузки. Кроме того, каждая Сторона будет благожелательно рассматривать любую просьбу другой 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, воздушного судна, аэропортов и аэронавигационного оборудова-

ния, Стороны окажут друг другу содействие путем облегчения связи и принятия других соответствующих мер с целью быстрого и безопасного прекращения такого инцидента или его угрозы.

7. Когда одна Сторона имеет достаточные основания полагать, что другая Сторона отступает от положений по авиационной безопасности настоящей статьи, авиационные власти первой Стороны могут просить проведения немедленных консультаций с авиационными властями другой Стороны. В случае недостижения приемлемой договоренности в течение 15 дней с даты обращения с такой просьбой возникает основание для принятия решения об отказе в выдаче, отмене, ограничении или включении новых условий в эксплуатационные или технические разрешения, выданные авиапредприятию или авиапредприятиям другой Стороны. При возникновении критической ситуации Сторона может предпринять временные меры до истечения 15 дней.

Статья 8

Коммерческие возможности

1. На условиях Приложения 4 Раздела II назначенные авиапредприятия одной Стороны могут открывать свои представительства на территории другой Стороны для рекламирования и продажи воздушных перевозок.

2. Назначенные авиапредприятия одной Стороны в соответствии с законами и правилами другой Стороны, относящимися к въезду, проживанию и трудоустройству, могут направлять и содержать на территории другой Стороны персонал для осуществления управления, продажи, технического обслуживания и выполнения перевозок и других специалистов, необходимых для обеспечения авиaperевозок.

3. На условиях Приложения 3, каждое назначенное авиапредприятие может выполнять наземное обслуживание своими силами на территории другой Стороны ("самостоятельное обслуживание") или, по своему усмотрению, определять из числа конкурентов агентов для осуществления такого обслуживания полностью или

частично. Эти права должны быть подвержены только физическим ограничениям, вытекающим из соображений аэропортовой безопасности. Когда подобные соображения препятствуют самостоятельному обслуживанию, наземные услуги должны быть доступны на равных условиях для всех авиапредприятий; сборы должны взиматься в соответствии со стоимостью предоставляемых услуг; и такие услуги должны быть сравнимы с видом и качеством самостоятельного обслуживания, если бы оно было возможно.

4. На условиях Приложения 3, назначенные авиапредприятия каждой Стороны могут осуществлять продажу авиаперевозок на своих собственных перевозочных документах на территории другой Стороны самостоятельно и, по усмотрению авиапредприятия, через своих агентов, кроме случаев, специально оговоренных в правилах чартерных перевозок страны, с территории которой начинается чартерная перевозка, и касающихся национальной безопасности или защиты денежных средств пассажиров и прав пассажиров на отказ от перевозки и возврат денежных средств. На условиях Приложения 3, каждое назначенное авиапредприятие может продавать такие перевозки, и любое лицо может свободно покупать такие перевозки с оплатой в валюте данной территории (если тарифы авиапредприятий, законы и правила на этой территории предусматривают оплату в такой валюте) или в свободно конвертируемой валюте.

5. На условиях Приложения 3, каждое авиапредприятие может, по требованию, конвертировать и переводить в свою страну в свободно конвертируемой валюте местные доходы, превышающие суммы местных платежей. Конвертация и перевод должны разрешаться немедленно, без ограничений или налогообложения в соответствии с рыночным курсом обмена, применяемым на день заявки на перевод.

6. На условиях Приложения 3, авиапредприятиям одной Стороны должно быть разрешено оплачивать местные расходы, включая приобретение авиатоплива, на территории другой Стороны в местной валюте. Авиапредприятия одной Стороны могут, по своему усмотрению, оплачивать такие расходы на территории другой Стороны и в свободно конвертируемой валюте, в соответствии с местными валютными правилами.

7. На условиях Приложения 3, назначенным авиапредприятиям одной Стороны должно быть разрешено иметь банковские счета на свое имя на территории другой Стороны в валюте той или другой Стороны или в любой свободно конвертируемой валюте, по усмотрению авиапредприятия.

8. Пассажиры, намеревавшиеся совершить воздушное путешествие, независимо от их гражданства, должны быть свободны в выборе авиапредприятия или авиапредприятий.

9. Положения настоящей статьи будут применяться как к пассажирским, так и к грузовым перевозкам.

Статья 9

Таможенные пошлины и сборы

1. По прибытии на территорию одной Стороны воздушные суда, используемые для международных воздушных перевозок назначенными авиапредприятиями другой Стороны, их штатное оборудование, наземное 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 исключительно в связи с эксплуатацией или обслуживанием воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки, будут освобождаться, на основе взаимности, от всех ограничений на ввоз, от налогов на имущество и капитал, от таможенных пошлин, акцизных сборов и аналогичных налогов и сборов, взимаемых национальными властями и не основанных на стоимости предоставляемых 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, будут освобождаться также:

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

б. наземное оборудование и запасные части (включая двигатели), ввезенные на территорию одной Стороны для целей сервиса, обслуживания или ремонта воздушных судов авиапредприятия другой Стороны, используемых для международных воздушных перевозок; и

с. авиатопливо, смазочные материалы и потребляемые технические запасы, ввезенные на территорию или полученные на территории одной Стороны, для использования на борту воздушного судна авиапредприятия другой Стороны, осуществляющего международную воздушную перевозку, даже если эти запасы предназначены для использования только на участке полета, выполняемого над территорией 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 авиапредприятия одной Стороны заключают контракты с другим авиапредприятием, которому также предоставлены аналогичные освобождения другой Стороной, с целью взятия во временное пользование или передачи на терри-

торию другой Стороны материалов, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

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

6. Назначенные авиапредприятия одной Стороны могут в соответствии с законами и правилами другой Стороны, касающимися таможенных сборов и пошлин, ввезти и содержать в каждом из пунктов на договорных маршрутах в пределах территории другой Стороны материалы и оборудование, необходимые данным авиапредприятиям для обеспечения и рекламирования воздушных перевозок. Печатные каталоги, прейскуранты, фирменные объявления или туристическая и другая литература (включая плакаты) будет освобождаться от пошлины на ввоз.

Статья 10

Сборы

1. В соответствии с положениями настоящей статьи сборы за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами, а также любые сборы за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги ("сборы с пользователей"), должны взиматься в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Стороной.

2. Сборы с пользователей, которые могут быть установлены компетентными властями или органами каждой Стороны для авиапредприятия другой Стороны, должны быть обоснованными, умеренными, недискриминационными и справедливо распределенными между категориями пользователей. В любом случае, сборы будут устанавливаться для всех авиапредприятий каждой Стороны на условиях не менее благоприятных, чем наиболее благоприятные условия доступные любому другому авиапредприятию в момент взимания данных сборов.

3. Сборы с пользователей, установленные для авиапредприятий другой Стороны, могут отражать, но не должны превышать справедливую часть от полной стоимости расходов компетентных властей или органов, ведающих сборами, связанных с предоставлением соответствующего аэропортового и аэронавигационного оборудования и услуг, а также соответствующего оборудования и услуг по авиационной безопасности и, в случае взимания аэропортовых сборов, могут обеспечивать разумный уровень доходов после покрытия расходов на амортизацию. Средства и услуги, за которые взимаются сборы, должны предоставляться на реальной и экономической основе. Заблаговременные уведомления должны быть даны до того, как будут изменены сборы с пользователей.

4. Каждая Сторона будет содействовать проведению консультаций между компетентными властями и органами, ведающими сборами на своей территории, и авиапредприятиями, пользующимися услугами и средствами, а также будет поддерживать обмен между компетентными властями и органами, ведающими сборами, и авиапредприятиями такой информацией, которая может быть необходима для обеспечения тщательного анализа обоснованности размера сборов в свете принципов, изложенных в пунктах (2) и (3) настоящей статьи.

Статья 11

Справедливая конкуренция

1. Каждая Сторона должна предоставить справедливые и равные возможности для назначенных авиапредприятий обеих Сторон конкурировать в области международных воздушных перевозок, предусмотренных настоящим Соглашением.

2. Каждая Сторона предпримет все соответствующие меры в пределах своих полномочий для того, чтобы ликвидировать все формы дискриминации или несправедливой конкурентной практики, неблагоприятно влияющих на конкурентные позиции авиапредприятий другой Стороны.

3. Ни одна из Сторон или ее назначенные авиапредприятия не будут требовать от назначенных авиапредприятий другой Стороны выполнения обязательств, вытекающих из права первого отказа, соблюдения определенной степени загрузки, требовать какой-либо оплаты в связи с отсутствием возражений, а также предъявлять любые другие требования в отношении емкости, частоты или объема перевозок, несовместимые с целями настоящего Соглашения.

4. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия одной Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Стороны с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам, которые осуществляют авиапредприятия этой другой Стороны на тех же авиалиниях или их любой части.

Статья 12 Установление цен

1. Каждая Сторона разрешит каждому назначенному авиапредприятию устанавливать цены на воздушные перевозки, исходя из коммерческой конъюнктуры рынка. Вмешательство Сторон будет ограничиваться:

- a. предотвращением дискриминационных цен или практики;
- b. защитой потребителей от цен, которые необоснованно высоки или ограничены в своей доступности из-за злоупотребления доминирующим положением;
- c. защитой авиапредприятий от цен, которые искусственно занижены за счет прямых или косвенных государственных субсидий или поддержки; и
- d. защитой авиапредприятий от цен, которые искусственно занижены и предложены с намерением устранить конкуренцию.

2. Каждая Сторона может потребовать направления уведомления или представления на рассмотрение своим авиационным властям

цен, которые намереваются применять для полетов на или с ее территории авиапредприятия другой Стороны. Направление уведомления или представление на рассмотрение авиапредприятиями обеих Сторон цен может быть потребовано не более, чем за 30 дней до предполагаемой даты их вступления в силу. В отдельных случаях этот срок может быть сокращен. Ни одна из Сторон не должна требовать уведомления или представления на рассмотрение авиапредприятиями другой Стороны цен, установленных для общественных чартерных перевозок, исключая случаи, когда это может потребоваться, на недискриминационной основе для информационных целей.

3. Ни одна из Сторон не будет предпринимать односторонних действий, препятствующих вступлению в силу предложенных цен или применению взимаемых цен: (а) авиапредприятием какой-либо Стороны для осуществления международных авиаперевозок между территориями Сторон, или (b) авиапредприятием одной Стороны для осуществления международных авиаперевозок между территорией другой Стороны и любого другого государства, включая в обоих случаях перевозки как одного, так и нескольких авиапредприятий. Если какая-либо из Сторон полагает, что любая такая цена является несовместимой с положениями пункта 1 настоящей статьи, то она может потребовать проведения консультаций и как можно быстрее уведомить другую Сторону о причинах своего неудовлетворения. Такие консультации должны быть проведены не позднее 30 дней после получения запроса, и Стороны будут сотрудничать в деле обеспечения информацией, необходимой для обоснованного решения данного вопроса. Если Стороны достигнут соглашения в отношении цены, по поводу которой было дано такое уведомление, то каждая Сторона должна сделать все от нее зависящее, чтобы это соглашение было введено в действие. Без такого обоюдного соглашения цена будет введена в действие или продолжит свое действие.

Статья 13
Консультации

Каждая Сторона может в любое время запросить проведение консультаций между соответствующими властями обеих Сторон с целью обсуждения, толкования, применения или изменения настоящего Соглашения. Такие консультации должны начаться в течение 60 дней с даты получения запроса от Государственного Департамента Соединенных Штатов Америки или Министерства иностранных дел Российской Федерации соответственно. В случае, если достигнута договоренность в отношении изменения данного Соглашения, то такие изменения вступят в силу после подтверждения путем обмена дипломатическими нотами.

Статья 14
Разрешение споров

1. Любой спор, возникающий в рамках настоящего Соглашения, исключая такие споры, которые могут возникать в рамках пункта 3 статьи 12 (Установление цен) настоящего Соглашения, будет разрешаться посредством консультаций или других контактов между соответствующими властями Сторон. Если спор не решен в ходе таких консультаций или контактов, он, по согласованию Сторон, может быть передан для решения третьему лицу или органу.

2. Если Стороны не достигнут согласия, то спор по требованию любой из Сторон должен быть передан на рассмотрение в арбитраж в соответствии с процедурой, установленной ниже.

3. Арбитраж будет проводиться судом ad hoc, состоящим из трех арбитров, назначенных следующим образом:

а. в течение 30 дней после получения запроса на рассмотрение дела в арбитраже каждая Сторона должна назвать одного арбитра. В течение 60 дней после того, как будут названы эти два арбитра, они, по взаимному согласию, должны назначить третьего арбитра, который будет выступать в качестве президента арбитража;

в. если одна из Сторон не может назвать арбитра или если третий арбитр не назначен в соответствии с подпунктом (а) настоящего пункта, то любая Сторона может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой назначить необходимого арбитра или арбитров в течение 30 дней. Если Президент Совета является гражданином государства одной из Сторон, то Старший Вице-президент, который не был отклонен по этому признаку, произведет это назначение.

4. Исключая особо оговоренные случаи, арбитраж определит границы своих полномочий согласно настоящему Соглашению и установит свои процедуры. Сформированный арбитраж должен иметь полномочия принятия промежуточного решения вплоть до окончательного решения. По указанию арбитража или просьбе любой из Сторон, заседание арбитража для точного определения предмета спора и специальные последующие процедуры должны быть проведены в срок не позднее 15 дней после того, как суд будет полностью сформирован.

5. Исключая особо согласованные случаи или по указанию арбитража, каждая Сторона должна представить на рассмотрение меморандум в течение 45 дней с момента окончательного формирования арбитража. Ответы должны быть готовы через 60 дней. Арбитраж проведет слушания по требованию любой из Сторон, или по своему усмотрению, в течение 15 дней после истечения срока для представления ответов.

6. Арбитраж должен стремиться вынести решение в письменной форме в течение 30 дней после завершения слушаний или, если слушания не проводились, после даты представления на рассмотрение обоих ответов. Арбитраж принимает решение большинством голосов.

7. Стороны могут в течение 15 дней после даты внесения решения представить на рассмотрение запрос для пояснений в отношении решения, и любые пояснения должны быть даны в течение 15 дней с даты такого запроса.

8. Каждая Сторона в соответствии с законами своего государства должна выполнять в полном объеме решения или постановления арбитража.

9. Расходы по содержанию арбитража, включая сборы и расходы арбитров, должны быть разделены поровну между Сторонами. Любые расходы, вызванные участием Президента Совета Международной организации гражданской авиации в соответствии с процедурой, указанной в пункте 2(b) настоящей Статьи, должны рассматриваться как часть расходов на содержание арбитража.

Статья 15

Приостановление полетов

1. Полеты авиапредприятий обеих Сторон по договорному маршруту или маршрутам будут приостановлены после предварительного уведомления, направляемого одной Стороной другой Стороне за тридцать (30) дней в случае, если она найдет, что назначенные ею авиапредприятия лишены возможности, в силу не зависящих от первой Стороны обстоятельств, выполнять полеты по договорному маршруту или маршрутам. Такие полеты могут быть приостановлены немедленно любой Стороной в случае возникновения чрезвычайных обстоятельств, не зависящих от соответствующих властей этой Стороны.

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

Статья 16

Прекращение действия Соглашения

Каждая Сторона может в любое время уведомить в письменной форме другую Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Подобное уведомление должно быть направлено одновременно и в Международную организацию гражданской авиации. Настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения уведомления другой Стороной, если это уведомление не будет отозвано по взаимному согласованию между Сторонами до истечения указанного срока.

Статья 17
Регистрация в ИКАО

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 18
Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступит в силу со дня его подписания.

С момента вступления его в силу настоящее Соглашение заменит собой в отношениях между Соединенными Штатами Америки и Российской Федерацией Соглашение между Правительством Соединенных Штатов Америки и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 1 июня 1990 года с поправками и Дополнительное соглашение от 4 ноября 1966 года с поправками.


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

Совершено в Москве " " января 1994 года, в двух экземплярах, каждый на английском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Соединенных Штатов Америки



За Правительство
Российской Федерации



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РЕГУЛЯРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Раздел I

А. Независимо от положений первого предложения пункта 1 Статьи 3 настоящего Соглашения, до 31 мая 1995 года Соединенные Штаты будут иметь право назначить до шести комбинированных (пассажирских/грузовых) и до трех грузовых перевозчиков, и Российская Федерация будет иметь право назначить до девяти комбинированных или грузовых перевозчиков для выполнения перевозок по маршрутам, указанным в Разделе II этого Приложения, за исключением предусмотренного в Разделе I (С) ниже.

В. Не более трех комбинированных и двух грузовых американских и трех комбинированных и двух грузовых российских авиапредприятий могут выполнять полеты между любыми парами городов на установленных маршрутах.

С. Авиапредприятия, осуществляющие перевозки между территориями Сторон исключительно на основе соглашений о сотрудничестве в области маркетинга, включая соглашения типа код-шеринг, с авиапредприятиями другой Стороны или авиапредприятиями третьих стран, должны быть назначены в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения, но они не будут включаться в квоту назначенных авиапредприятий, определенную выше.

Раздел II

Авиапредприятия одной стороны, назначенные согласно этому Приложению, в соответствии с условиями их назначения и на условиях Приложения 4 (I) будут иметь право выполнять регулярные международные воздушные перевозки (1) между пунктами на следующих маршрутах и (2) между пунктами на таких маршрутах и любыми пунктами в третьих странах через пункты на территории Стороны, назначившей эти авиапредприятия.

1. Маршруты для авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных Правительством Соединенных Штатов:

Из пункта или пунктов в Соединенных Штатах через промежуточные пункты*) в Москву, Санкт-Петербург, Магадан, Хабаровск, Владивосток, Петропавловск-Камчатский**) и Южно-Сахалинск и далее в Китай, Гонконг, Южную Корею, Сингапур и Тайвань.

* До 31 мая 1995 года без прав перевозок между пунктами на территории государств - бывших республик СССР и указанными пунктами в Российской Федерации, за исключением тех случаев, когда такие права будут предоставлены третьим странам.

** После открытия аэропорта Петропавловска - Камчатского для международных перевозок в соответствии российскими законами и правилами.

2. Маршруты для авиапредприятия или авиапредприятий, назначенных Правительством России:

Из пункта или пунктов в Российской Федерации через промежуточные пункты в Бангор, Нью-Йорк, Вашингтон, Чикаго, Даллас/Форт Ворт, Анкоридж*), Сиэтл, Портленд (Орегон), Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Орlando, Гонолулу, Майами, Колумбус (Огайо), Хьюстон и два пункта, которые будут взаимно согласованы между Сторонами, и далее в Чили, Ямайку, Никарагуа, Мексику и в два пункта в Южной Америке, которые будут названы Российской Федерацией, исключая Аргентину, Перу, Бразилию, Эквадор, Колумбию и Боливию.

* До 31 мая 1995 года рейсы через Тихий Океан, выполняемые между пунктами российского Дальнего Востока и пунктами в континентальной части Соединенных Штатов, должны выполняться с посадкой в Анкоридже.

Раздел III

Каждое назначенное авиапредприятие без каких-либо ограничений по направлениям и географии и без потери какого-либо права на выполнение перевозок, разрешенных так или иначе настоящим Соглашением, за исключением того, что оговорено в примечаниях к Разделу II(1), при условии, что перевозки осуществляются через пункты на территории Стороны, назначившей данное авиапредприятие, может на любом или на всех рейсах по своему усмотрению:

1. производить полеты в одном или двух направлениях;
2. совмещать равные номера рейсов при выполнении полета одним воздушным судном;
3. выполнять полеты в пункты на маршрутах в любом сочетании и в любом порядке (при котором промежуточные пункты могут использоваться как пункты за пределами, а пункты за пределами, как промежуточные);
4. опускать остановки в любом пункте или пунктах, исключая случаи, специально оговоренные в Разделе II(2) настоящего Приложения;
5. выполнять перевозки одним воздушным судном в несколько пунктов на территории другой Стороны, при условии, что это исключает каботаж;
6. перераспределять поток перевозок (включая свой собственный поток со "стоп-овером") с любого своего воздушного судна на любое другое свое воздушное судно в любом пункте на маршрутах;
7. выполнять комбинированные и грузовые перевозки в любой пункт в третьих странах, не указанный в Разделе II настоящего Приложения, без коммерческих прав перевозок между территорией другой Стороны и любым таким неуказанным пунктом.

Раздел IV

А. До 31 мая 1995 года включительно американские авиапредприятия, назначенные для комбинированных перевозок, могут выполнять до 54 парных рейсов в неделю, и авиапредприятия США, назначенные для грузовых перевозок, могут выполнять до 16 парных рейсов в неделю между пунктами в Соединенных Штатах и пунктами в Российской Федерации.

В. До 31 мая 1995 года включительно российские назначенные авиапредприятия могут выполнять до 70 парных рейсов в неделю между пунктами в Российской Федерации и пунктами в Соединенных Штатах.

С. Указанная выше частота полетов может быть увеличена в соответствии со статьей 13 настоящего Соглашения. Дополнительные рейсы, выполненные назначенными авиапредприятиями одной Стороны, не будут засчитываться в частоту полетов, однако должны быть предварительно одобрены авиационными властями другой Стороны.

Д. Назначенные авиапредприятия одной Стороны при выполнении полетов над территорией другой Стороны в соответствии с настоящим Приложением могут использовать любые типы дозвуковых воздушных судов в соответствии с законами и правилами другой Стороны.

Е. Полеты, выполняемые на основе соглашений о совместной эксплуатации, включая соглашения типа код-шеринг, между авиапредприятиями двух Сторон, не будут засчитываться в квоту частоты полетов, определенную выше. До 31 мая 1995 года включительно полеты, выполняемые между территориями Сторон на основе соглашений о сотрудничестве в области маркетинга, включая соглашения типа код-шеринг, между авиапредприятиями любой из Сторон и авиапредприятиями третьих стран должны учитываться как половина частоты в пределах той частоты полетов, которая определена выше.

Раздел V

На любом участке или участках вышеуказанных маршрутов назначенное авиапредприятие при выполнении международных воздушных перевозок может производить замену воздушного судна в любом пункте маршрута без каких-либо ограничений по типу или количеству эксплуатируемых воздушных судов при условии, что при вылете перевозка за пределы этого пункта является продолжением перевозки с территории Стороны, назначившей данное авиапредприятие, а при прилете перевозка на территорию Стороны, назначившей данное авиапредприятие, является продолжением перевозки за пределы этого пункта.

Раздел VI

В процессе эксплуатации разрешенных полетов по договорным маршрутам или их предложения для выполнения любое назначенное авиапредприятие любой Стороны, которое соответствующим образом уполномочено осуществлять такие полеты, может в соответствии с требованиями, нормально применимыми каждой Стороной к таким соглашениям, заключать соглашения о сотрудничестве в области маркетинга с другим авиапредприятием или авиапредприятиями, которые также имеют соответствующие полномочия, при условии, что такое соглашение не затрагивает каботажа или пультное распределение доходов. Несмотря на вышележащее, если Сторона, назначившая авиапредприятие, не даст разрешения заключать подобные соглашения с авиапредприятиями другой Стороны, то другая Сторона не будет иметь обязательств для выдачи разрешения на такие перевозки.

Раздел VII

Несмотря на любое другое положение настоящего Соглашения, авиапредприятиям обеих Сторон разрешается без ограничений использовать в связи с международными воздушными перевозками любые наземные перевозки грузов в/из любых пунктов на территории

Сторон или третьих стран, включая транспортировку в/из всех аэропортов с таможенными службами, и включая, где это применимо, право перевозить грузы до пункта таможенной очистки в соответствии с применяемыми законами и правилами. Такие грузы, перевозимые по земле или по воздуху, должны быть доступны для проведения аэропортового таможенного досмотра и процедур. Назначенные авиапредприятия могут по своему выбору осуществлять наземные перевозки своими силами или посредством заключения соглашений с другими наземными перевозчиками, включая наземные перевозки, выполняемые другими авиапредприятиями и непрямыми грузоперевозчиками. Такие смешанные грузовые услуги могут быть предложены по единой цене как для воздушных, так и наземных перевозок при условии, что грузоотправители не будут введены в заблуждение относительно особенностей перевозок такого рода.

Раздел VIII

Ничто в настоящем Соглашении не должно препятствовать созданию совместных предприятий между авиапредприятием одной Стороны, которому разрешено выполнять регулярные перевозки, и авиапредприятием другой Стороны.

Раздел IX

Срок действия настоящего Приложения истекает 31 мая 1995 года, если не будет иной договоренности до этой даты. 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 Раздел не изменяет любых других положений Соглашения, касающихся проведения консультаций или прекращения действия настоящего Соглашения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ЧАРТЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Раздел I

Авиапредприятия одной Стороны, назначенные согласно настоящему Приложению, в соответствии с условиями их назначения и при соблюдении положений настоящего Приложения и Приложения 4 (I) могут выполнять международные чартерные перевозки пассажиров (и их сопровождаемого багажа) и/или грузов (включая, но не ограничиваясь экспедированием грузов, выполнением отдельных и комбинированных (пассажиры/груз) чартеров):

1. между любым пунктом или пунктами на территории Стороны, которая назначила авиапредприятие, и любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны; и
2. между любым пунктом или пунктами на территории другой Стороны и любым пунктом или пунктами в третьих странах при условии, что такая перевозка осуществляется через страну перевозчика и совершается стоп-овер на территории страны перевозчика, по крайней мере, в течение двух следующих друг за другом суток.

Для выполнения перевозок в соответствии с настоящим Приложением авиапредприятия одной стороны, назначенные согласно этому Приложению, будут также иметь право: (1) совершать стоп-овер в любых пунктах в пределах или за пределами территории любой Стороны; (2) выполнять транзитные перевозки через территорию другой Стороны; и (3) совмещать на одном воздушном судне перевозку, которая начинается на территории одной Стороны, с перевозкой, начинающейся на территории другой Стороны.

Раздел II

(1) Общее количество парных рейсов, выполняемых по маршрутам через Северную Атлантику авиапредприятиями каждой Стороны, не должно превышать: (а) для пассажирских и комбинированных - в период с 1 июня 1993 года по 31 мая 1994 года - сто (100) чартерных рейсов, и в период с 1 июня 1994 года по 31 мая 1995 года - сто пятьдесят (150) чартерных рейсов, (б) для грузовых - в период с 1 июня 1993 года по 31 мая 1994 года - шестьдесят (60) чартерных рейсов, и в период с 1 июня 1994 года по 31 мая 1995 года - восемьдесят (80) чартерных рейсов. Заявки на чартерные рейсы сверх количества, установленного выше, будут позитивно рассматриваться на основе взаимности и благосклонно авиационными властями соответствующей Стороны. Вышеуказанная квота может быть изменена по согласованию между Сторонами.

(2) На маршруте через северную часть Тихого океана чартерные рейсы не будут включаться в вышеуказанную квоту, и заявки на их выполнение будут позитивно рассматриваться на основе взаимности и благосклонно.

(3) При условии предварительного одобрения маршрутов и пунктов полета в соответствии с законами и правилами, относящимися к въезду, транзиту, к таможенным и иммиграционным формальностям, а также с учетом требований по безопасности полетов и национальной безопасности принимающей Стороны, решение по заявке на чартерный рейс должно приниматься в течение 10 дней со дня ее получения. В случае отказа по заявке должны указываться его причины:

(А) взаимность,

(В) безопасность полета, и

(С) интересы национальной безопасности.

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

(4) Чартерные рейсы будут выполняться в соответствии с чартерными правилами страны, из которой начинается чартерная перевозка. Если Сторона применяет отличные правила, положения, условия или ограничения к одному или к нескольким своим авиапредприятиям, или к авиапредприятиям различных стран, то каждое из назначенных авиапредприятий должно подпадать под наименее жесткие требования.

Однако ничто, содержащееся в пункте выше, не должно ограничивать права одной Стороны требовать от назначенного авиапредприятия или авиапредприятий другой Стороны придерживаться требований, связанных с национальной безопасностью или с вопросами защиты денежных средств пассажиров и прав пассажиров на отказ от перевозки и возврат денежных сумм.

Раздел III

(1) Чартерные рейсы с гуманитарными целями, одобренные как таковые Сторонами, не подпадают под количественные ограничения, установленные в Разделе II выше.

(2) Все полеты, не "связанные с перевозкой пассажиров, грузов или почты за вознаграждение или по найму" по смыслу статьи 5, параграфа 2 Конвенции, как они определены этой статьей, не подпадают под действие квоты данного Приложения.

Раздел IV

Ничто в настоящем Приложении не будет препятствовать созданию совместных предприятий между авиапредприятием Соединенных Штатов, которому разрешено выполнять чартерные перевозки, и авиапредприятием России при условии одобрения Сторонами. Полеты, осуществляемые любыми такими совместными предприятиями, не будут включаться в квоту, определенную настоящим Приложением.

Раздел V

Назначенные авиапредприятия одной Стороны при выполнении полетов на территорию другой Стороны в соответствии с настоящим Приложением могут использовать любые типы дозвуковых воздушных судов в соответствии с законами и правилами другой Стороны.

Раздел VI

Срок действия настоящего Приложения истекает 31 мая 1995 года, если не будет иной договоренности до этой даты. 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 Раздел не изменяет любых других положений Соглашения, касающихся проведения консультаций или прекращения действия настоящего Соглашения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

КОММЕРЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Раздел I

А. До того времени, как обе Стороны договорятся о том, что назначенные авиапредприятия обеих Сторон могут пользоваться в полном объеме правами, определенными в пункте 3 Статьи 8 настоящего Соглашения, назначенные авиапредприятия одной Стороны будут иметь право назначать уполномоченных агентов для наземного обслуживания и оказания топливозаправочных услуг на территории другой Стороны при условии, что до заключения такого соглашения назначенные авиапредприятия одной Стороны могут на территории другой Стороны пользоваться всеми правами, определенными в пункте 3 статьи 8 настоящего Соглашения, в максимальных пределах, разрешенных законами этой другой Стороны, и в любом случае, в максимальной степени, как это разрешено любому другому авиапредприятию любой национальной принадлежности, отличной от национальных авиапредприятий этой другой Стороны.

В. Расходы за наземное обслуживание и заправку топливом американских авиапредприятий на территории России будут рассматриваться обеими Сторонами ежегодно или в другие сроки, как это может быть запрошено любой Стороной, чтобы гарантировать отсутствие дискриминационной практики в условиях или в стоимости этих расходов, и что такие расходы будут не выше, чем эквивалентные расходы российских авиапредприятий в Соединенных Штатах.

Раздел II

А. До того времени, как обе Стороны не придут к соглашению о том, что (а) валюта Российской Федерации стала свободно конвертируемой, или когда любая валюта Российской Федерации стала свободно конвертируемой в целях приобретения международных

транспортных услуг в российских или иностранных организациях, и (b) назначенным авиапредприятиям Соединенных Штатов будет разрешено в соответствии с российскими законами полностью использовать все права, определенные в пунктах 4-7 статьи 8 данного Соглашения, положения этого Раздела должны применяться вместо этих пунктов, при условии, что до заключения такого соглашения американские назначенные авиапредприятия могут использовать эти права в России в максимально возможной степени, насколько это разрешено российским законодательством, и в любом случае, в максимальной степени, как это разрешено любому другому авиапредприятию любой национальной принадлежности, отличной от национальных авиапредприятий России.*)

* С того времени, как условия, изложенные в пункте А Раздела II, будут выполнены, Стороны проведут консультации в отношении применения пунктов 4-7 статьи 8 настоящего Соглашения.

В. Назначенным авиапредприятиям Соединенных Штатов разрешается осуществлять свободную продажу пассажирских и грузовых перевозок на территории России на собственных перевозочных документах за свободно конвертируемую валюту в своих собственных представительствах и через российских туристических агентов, а также назначать агентов по своему усмотрению на условиях действующего российского законодательства.

С. Назначенным авиапредприятиям Российской Федерации предоставляются права свободной продажи пассажирских и грузовых авиaperезовок на собственных перевозочных документах на территории Соединенных Штатов в своих собственных представительствах и через американские туристические агентства, а также право назначать агентов по продаже по своему усмотрению. Такая продажа и назначения будут отвечать требованиям обычно применяемых законов США.

Раздел III

А. Каждая Сторона будет стремиться обеспечить предоставление назначенным авиапредприятиям другой 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.

В. Авиапредприятия, равно как и соответствующие власти, агентства или организации обеих 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 предоставления других видов наземных услуг или условий поездок для пассажиров, использующих рейсы авиапредприятий обеих Сторон, в той степени, которая необходима для обеспечения того, чтобы возможности одной Стороны для предоставления всех вышеперечисленных видов услуг были бы не менее благоприятными, чем подобные услуги другой Стороны, или услуги, предоставляемые любым другим авиапредприятием третьей Стороны.

Раздел IV

А. Положения настоящего Приложения будут применяться как к грузовым, так и пассажирским перевозкам.

В. Срок действия настоящего Приложения истекает 31 мая 1995 года, если не будет иной договоренности до этой даты. 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 Раздел не изменяет любых других положений Соглашения, касающихся проведения консультаций или прекращения действия настоящего Соглашения.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Раздел I

Независимо от положений статьи 2 настоящего Соглашения, право авиапредприятий одной Стороны осуществлять пролет территории другой Стороны без посадки; право авиапредприятий одной Стороны совершать на территории другой Стороны остановки с некоммерческими целями; и права выполнения воздушных перевозок, предоставленные настоящим Соглашением, будут обусловлены требованием выполнения полетов только по установленным воздушным трассам и через точки пересечения национальных границ, установленных каждой Стороной в пределах ее территории для целей настоящего Соглашения и с учетом соображений безопасности.

(1) Авиапредприятия Соединенных Штатов могут осуществлять беспосадочный пролет и совершать остановку с некоммерческими целями при выполнении полетов между пунктами в Европе и странами Азиатско-Тихоокеанского региона по установленным воздушным трассам с частотой 14 рейсов в неделю (7 рейсов в восточном направлении и 7 рейсов в западном направлении).

(2) Авиапредприятия Соединенных Штатов могут осуществлять беспосадочный пролет и совершать остановку с некоммерческими целями при выполнении полетов между пунктами в Европе и Индийского полуострова по установленным воздушным трассам с частотой 28 рейсов в неделю (14 рейсов в восточном направлении и 14 рейсов в западном направлении).

Раздел II

Независимо от положений статьи 8(1) настоящего Соглашения, авиапредприятия одной Стороны могут открывать офисы на территории другой Стороны только в городах, определенных на маршрутах, указанных в Разделе II Приложения 1 настоящего Соглашения.

Раздел III

Срок действия настоящего Приложения истекает 31 мая 1995 года, если не будет иной договоренности до этой даты. 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 Раздел не изменяет любых других положений Соглашения, касающихся проведения консультаций или прекращения действия настоящего Соглашения.