

597

SOVIET UNION



Treaty Series No. 58 (1959)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics
concerning Air Services

London, December 19, 1957

[The Agreement entered into force on March ²⁴~~25~~, 1959]

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs
by Command of Her Majesty
July 1959*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
ONE SHILLING NET

Cmd. 798

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED
KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND
AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS CONCERNING AIR SERVICES**

London, December 19, 1957

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between London and Moscow,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the right to operate air services between London and Moscow with a stop at Copenhagen in both directions (hereinafter referred to as the "agreed services").

(2) The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland designate British European Airways Corporation (hereinafter referred to as "BEA"), and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics designate the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR (hereinafter referred to as "Aeroflot"), to operate the agreed services.

(3) In operating the agreed services:

(a) BEA is authorised to carry passengers, cargo and mail between London and Copenhagen and between London and Moscow in both directions;

(b) Aeroflot is authorised to carry passengers, cargo and mail between Moscow and Copenhagen and between Moscow and London in both directions.

(4) The routing to be followed by aircraft operating the agreed services within the territory of each Contracting Party shall be established by the aeronautical authorities of that Contracting Party. If either Contracting Party is dissatisfied with the routing so established by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, it shall have the right to suspend the operation of the agreed services.

ARTICLE 2

(1) The commercial aspects of the agreed services shall be the subject of an agreement between BEA and Aeroflot, which shall where necessary be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(2) Such commercial agreement shall cover *inter alia* the matters dealt with in Articles 3 and 4 of the present Agreement, as well as other matters

relating to commercial co-operation, including the technical maintenance of aircraft on the ground, financial and accounting arrangements, traffic handling and arrangements for the sale of space on aircraft.

(3) The commercial agreement shall also provide for the exchange of traffic statistics concerning the agreed services.

ARTICLE 3

(1) The capacity to be provided by BEA and Aeroflot on the agreed services shall be closely related to the estimated requirements of air traffic between London and Moscow. The frequency and scheduling of services to be operated by each airline and the types of aircraft to be used shall be agreed between the airlines on the basis of the principle of fair and equal opportunity.

(2) Any dispute arising out of paragraph (1) of this Article shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 4

The tariffs on the agreed services shall be agreed in the first place between BEA and Aeroflot and shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 5

Arrangements for the safe operation of the agreed services shall be made in accordance with the Annex to the present Agreement. The terms of this Annex may be amended from time to time by agreement in writing between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 6

Exemption from Customs duty, inspection fees, and similar national or local duties and charges shall be granted to the following:

- (a) fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment, and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by the airline designated by the other Contracting Party, and intended solely for use by or in the aircraft of that airline in the operation of the agreed services;
- (b) aircraft used on the agreed services;
- (c) fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment, and aircraft stores which are on board any such aircraft of the airline designated by one Contracting Party on arrival in the territory of the other Contracting Party and are retained on board on leaving the territory of that Party or consumed during flight over that territory on the agreed services.

ARTICLE 7

(1) The laws and regulations of each Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party during entry into, departure from, and flight over the territory of the first Contracting Party.

(2) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to suspend the operation of the agreed services by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on that airline's operations, in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the first Contracting Party or where that airline or the Contracting Party designating it fails to comply with the conditions prescribed in this Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringement of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

(3) The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in or departure from its territory of passengers, crews or cargo of aircraft, and in particular regulations regarding passports, customs, currency, and medical and quarantine formalities, shall be applicable to passengers, crews and cargo arriving in or departing from the territory of that Contracting Party in aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

(4) Notwithstanding the provisions of paragraph (3) of this Article, visas for air crew and cabin crew of aircraft operating the agreed services shall be granted in advance, with a validity of at least six months, to a number of up to 40 complete aircraft crews for each airline. These visas shall be valid for any number of flights into and out of the territory of the other Contracting Party during the period of their validity.

(5) Crews employed on the agreed services may stay overnight in London or Moscow provided that they leave on the aircraft on which they arrived or on their next regularly scheduled flight. In this event the crews of BEA or Aeroflot aircraft may spend their free time in the cities of Moscow or London respectively.

(6) Each Contracting Party shall supply to the other copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

ARTICLE 8

(1) BEA shall be free to remit to its head office in sterling at the official rate of exchange at the day of payment the sums due to it in accordance with the accounting arrangements agreed between the airlines.

(2) Aeroflot shall be free to remit to its head office in sterling the sums due to it in accordance with the accounting arrangements agreed between the airlines.

(3) Such sums shall be freely remittable and not subject to any kind of taxation or any other restriction.

(4) Intending passengers shall be free, when buying tickets in either London or Moscow for the journey between London and Moscow, to fly by either BEA or Aeroflot.

(5) Intending passengers, whatever their nationality, shall be free to buy tickets for the agreed services in sterling in London or in roubles in Moscow.

(6) The principles set out in paragraphs (4) and (5) of this Article shall apply also to cargo.

ARTICLE 9

- (1) Every aircraft used on the agreed services shall—
- (a) bear its appropriate nationality and registration marks, and
 - (b) carry the following documents:
 - (i) its certificate of registration;
 - (ii) its certificate of airworthiness;
 - (iii) the appropriate licences or certificates for each member of the crew;
 - (iv) the aircraft radio station licence;
 - (v) if it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;
 - (vi) if it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

(2) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognised as valid by the other Contracting Party.

ARTICLE 10

(1) In the event of a forced landing or other accident affecting an aircraft of the airline designated by one Contracting Party on the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party on whose territory the event has occurred shall without delay inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the particulars and circumstances of the occurrence and give any assistance that may be necessary to the crew and passengers.

(2) If a forced landing or other accident results in the death of, or serious injury to, any person, or substantial damage to an aircraft, the aeronautical authorities of the Contracting Party on whose territory the event has occurred shall in addition:

- (a) ensure the protection of evidence and the safe custody of the aircraft and its contents, including mail, luggage and cargo;
- (b) grant immediate access to the aircraft to accredited representatives of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and to the accredited representatives of the airline whose aircraft is involved;
- (c) conduct an inquiry into the circumstances of the occurrence;
- (d) grant the aeronautical authorities of the other Contracting Party full facilities to be represented at the inquiry;
- (e) if so requested by the aeronautical authorities of the other Contracting Party, leave the aircraft and its contents undisturbed (so far as is reasonably practicable) pending their inspection by a representative of those authorities;
- (f) release the aircraft and its contents as soon as these are no longer necessary for the inquiry;
- (g) send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

ARTICLE 11

Each Contracting Party grants to the airline designated by the other Contracting Party the right to maintain in the territory of the first Contracting Party the number of technical and commercial staff required by the airline in connexion with the operation of the agreed services.

ARTICLE 12

Each Contracting Party shall ensure the provision at a reasonable price, or facilitate the import into its territory, of aviation fuel of the grade, quality and specification required by the airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 13

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall co-operate in all matters necessary to ensure the safe and efficient operation of the agreed services and shall consult together in the event of any difficulty arising in their operation.

ARTICLE 14

The present Agreement shall enter into force at a date to be specified in an Exchange of Notes between the Contracting Parties, which shall take place when the requirements of the aeronautical authorities of both Contracting Parties in respect of the commencement and operation of the agreed services have been satisfied.⁽¹⁾ It shall remain in force until six months after the receipt by one Contracting Party of a notice of intention to terminate it given by the other Contracting Party.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at London this 19th day of December, 1957, in the English and Russian languages both texts being equally authoritative.

DAVID ORMSBY-GORE,

ZHIGAREV,

For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland.

For the Government of the Union of
Soviet Socialist Republics.

(1) The Exchange of Notes was effected on March ²⁴~~25~~, 1959.

ANNEX

General

- 1. The Contracting Parties undertake to take all necessary measures to ensure the safe and efficient operation of the agreed services. For this purpose each Contracting Party shall provide for the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party all radio, lighting, technical, meteorological and other services necessary to operate the agreed services.
- 2. The information and assistance provided in accordance with the terms of this Annex by each Contracting Party shall be sufficient to meet the reasonable requirements of the airline designated by the other Contracting Party.

Provision of Information

3. The information to be provided by each Contracting Party shall include particulars of the main and alternate aerodromes to be used for the agreed services, the routes to be followed within the territory of that Contracting Party, the radio and other navigational aids available, and other Air Traffic Control facilities and procedures.

4. The information shall also include all relevant meteorological information to be provided both before and during flights on the agreed services. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall notify each other of the codes to be used for the transmission of meteorological information, and shall agree appropriate meteorological forecast periods, taking into account the schedules established for the agreed services.

5. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply a continuous service for keeping up to date the information provided in accordance with paragraphs 3 and 4 of this Annex, and for providing immediate warning of any changes. This shall be done by means of a service of NOTAMS transmitted either by teleprinter, with later printed confirmation where applicable, or in print only, provided that sufficient advance notice can be given to the addressee. NOTAMS sent by teleprinter will be transmitted in the international NOTAM code; printed NOTAMS will be supplied in the English language.

6. The exchange of information by NOTAMS shall commence as soon as possible, and in any case at least two months before the starting date of regular flights on the agreed services.

Flight Planning and Air Traffic Control Procedure

7. The crews of aircraft used on the agreed services by the airline designated by one Contracting Party shall be fully conversant with the Air Traffic Control procedures used by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

8. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall supply before each flight to the crews of aircraft of the airline designated by the other Contracting Party both a written statement and supplementary verbal information about conditions on the route. This pre-flight information shall include information about the state of aerodromes and aids to navigation

necessary for the execution of the flight, together with statements of the actual weather on the whole route and at the destination and forecasts of weather at the destination.

9. Before each flight, the commander of the aircraft shall submit a flight plan to be approved by the Air Traffic Control authorities in the country from which the flight is starting. The flight shall be carried out in accordance with the approved plan. No change shall be made in the flight plan except with the permission of the appropriate Air Traffic Control authorities, except in cases of emergency requiring immediate action; in such cases the appropriate Air Traffic Control authorities shall be informed as soon as possible of the change in the flight plan.

10. The commander of the aircraft shall ensure the maintenance of a continuous watch on the radio frequencies of the appropriate Air Traffic Control authorities and a readiness to transmit immediately on the frequencies of those authorities.

11. Unless otherwise agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, communication between aircraft and Air Traffic Control authorities shall be carried out by radio telephone in Russian when working with stations in the Soviet Union and in English when working with stations in the United Kingdom. If communication by radio telephone is impossible, radio telegraphy shall be employed using the international Q code, provided that this is acceptable to the aeronautical authorities of the Contracting Party concerned.

Equipment of Aircraft

12. The aircraft used on the agreed services by the airline designated by each Contracting Party shall be equipped to use ILS and one or more appropriate navigational aids which are available in the territory of the other Contracting Party.

13. The aircraft used on the agreed services shall be equipped with the appropriate radio frequencies both for communication and for navigational and approach aids.

International Standards

14. In principle, for the purposes specified in this Annex, the standards, procedures and codes established or recommended by the International Civil Aviation Organisation (and where appropriate the World Meteorological Organisation) shall be adopted.

Telecommunication Facilities

15. For the purpose of exchanging the information which is essential for the operation of the agreed services, including the transmission of NOTAMS, and for Air Traffic Control purposes, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall:

- (a) establish a teleprinter connection between London and Moscow;
- (b) if this is agreed to be necessary, establish a direct 2-way radio circuit between London and Moscow; this circuit may also be used for the exchange of information between the airlines of the Contracting Parties with a view to ensuring the regular and satisfactory operation of the agreed services.

Preliminary Flights

16. The airlines designated by the Contracting Parties shall each be entitled to operate five proving flights, or as many more as may be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, in advance of the opening of a regular scheduled service. Fare-paying passengers shall not be carried on these flights.

Airport Charges

17. Charges for aerodrome facilities in the territory of each Contracting Party shall be paid by the airline designated by the other Contracting Party in accordance with the scale of charges officially established by the first Contracting Party.

Aircraft Noise

18. The airline designated by either Contracting Party shall, if as a result of noise measurements carried out by the aeronautical authorities of the other Contracting Party these measures are required in order to reduce aircraft noise to an acceptable level:

- (a) carry out any modification that may be necessary for this purpose to the aircraft to be used on the agreed services;
- (b) provide any mufflers or other devices required for this purpose for use during ground running at airports in the territory of the other Contracting Party to which the aircraft are to operate regularly;
- (c) employ such operating techniques or procedures as may be reasonably required by the other Contracting Party.

СОГЛАШЕНИЕ

МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА ВЕЛИКОБРИТАНИИ И СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ О ВОЗДУШНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии,

Желая заключить соглашение в целях установления воздушного сообщения между Лондоном и Москвой,

Согласились о следующем:

Статья 1

1. Каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет другой Договаривающейся Стороне право совершать полеты по воздушным линиям между Москвой и Лондоном с остановкой в Копенгагене в обоих направлениях /именуемые в дальнейшем "договорные линии"/.

2. Для эксплуатации договорных линий Правительство Союза Советских Социалистических Республик назначает Главное управление гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР /именуемое в дальнейшем "Аэрофлот"/, а Правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии назначает Бритиш Кропшен Эруэйз Корпорейшн /в дальнейшем именуемая "БЕА"/.

3. При эксплуатации договорных линий:

(а) БЕА разрешается перевозить пассажиров, грузы и почту между Лондоном и Копенгагеном и между Лондоном и Москвой в обоих направлениях;

(б) Аэрофлоту разрешается перевозить пассажиров, грузы и почту между Москвой и Копенгагеном и между Москвой и Лондоном в обоих направлениях.

4. Маршруты следования воздушных судов по договорным линиям в пределах территории каждой Договаривающейся Стороны будут устанавливаться ведомством гражданской авиации этой Стороны. Если какая-либо из Договаривающихся Сторон не будет удовлетворена маршрутом, установленным таким образом ведомством гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны, то она будет иметь право приостановить эксплуатацию договорных линий.

Статья 2

1. Коммерческие вопросы эксплуатации договорных линий будут являться предметом соглашения между Аэрофлотом и БЕА, которое в случае необходимости будет представляться на утверждение ведомств гражданской авиации Договаривающихся Сторон.

2. Такое коммерческое соглашение будет в том числе включать вопросы, предусмотренные в Статьях 3 и 4 настоящего Соглашения, а также другие вопросы, относящиеся к коммерческому сотрудничеству, включая техническое обслуживание воздушных судов на земле, порядок финансовых расчетов, обслуживание перевозок и положения относительно оформления авиаперевозок.

3. Коммерческое соглашение будет также предусматривать обмен статистическими данными о перевозках по договорным линиям.

Статья 3

1. Объем перевозок, предоставляемый Аэрофлотом и БЕА на договорных линиях, будет тесно увязываться с расчетными потребностями в воздушных перевозках между Москвой и Лондоном. Частота и расписание рейсов, выполняемых каждым авиапредприятием, и типы используемых воздушных судов будут согласовываться между авиапредприятиями на основе принципа справедливых и равных возможностей.

2. Любой спор, возникающий из пункта 1 настоящей Статьи, будет передаваться ведомств гражданской авиации Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Тарифы на перевозки по договорным линиям должны в первую очередь согласовываться между Аэрофлотом и БЕА и будут подлежать утверждению ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон.

Статья 5

Мероприятия по обеспечению безопасности полетов по договорным линиям будут осуществляться в соответствии с Приложением к настоящему Соглашению. Условия этого Приложения могут время от времени изменяться в письменном виде по согласованию между ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон.

Статья 6

Освобождение от таможенных пошлин, инспекционных обложений и подобных государственных или местных пошлин и сборов будет распространяться на следующее:

(а) Горючее, смазочные масла, запасные части, табельное самолетное оборудование и бортовые запасы, доставленные на территорию одной Договаривающейся Стороны или взятые на борт воздушного судна на этой территории авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, и предназначенные исключительно для использования воздушным судном или на воздушном судне этого авиапредприятия при эксплуатации договорных линий;

(б) Воздушные суда, используемые на договорных линиях;

(в) Горючее, смазочные масла, запасные части, табельное самолетное оборудование и бортовые запасы, которые находятся на борту любого такого воздушного судна авиапредприятия, назначенного одной Договаривающейся Стороной, по его прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны, и которые остаются на борту при отправлении с территории этой Стороны или потребляются во время полета на этой территории по договорным линиям.

Статья 7

1. Законы и правила каждой Договаривающейся Стороны будут распространяться на навигацию и эксплуатацию воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, совершающих влеты на территорию первой Договаривающейся Стороны, вылеты с этой территории и полеты в пределах этой территории.

2. Ведомства гражданской авиации каждой Договаривающейся Стороны будут иметь право временно приостановить эксплуатацию договорных линий авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, или ввести такие условия в эксплуатационную деятельность этого авиапредприятия, какие они могут посчитать необходимыми в любом случае, когда это авиапредприятие не соблюдает законы и правила первой Договаривающейся Стороны и когда это авиапредприятие или Договаривающаяся Сторона, назначающая его, не выполняют условия, предусмотренные настоящим Соглашением; исключая случаи, когда необходимо немедленно приостановить эксплуатацию или ввести условия для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, указанное право будет осуществляться только после консультации с ведомством гражд-

данской авиации другой Договаривающейся Стороны.

3. Законы и правила каждой Договаривающейся Стороны, относящиеся к прибытию или отправлению с ее территории пассажиров, экипажей или грузов воздушных судов, в частности, правила, регулирующие паспортные, таможенные, валютные и санитарно-карантинные формальности, будут применяться к пассажирам, экипажам и грузам, прибывающим на территорию или убывающим с территории этой Договаривающейся Стороны на воздушном судне авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

4. Независимо от положений пункта 3 настоящей Статьи, визы для летного экипажа и бортового персонала воздушного судна, используемого на договорных линиях, будут предоставляться заблаговременно на срок не менее шести месяцев для количества до 40 полных летных экипажей для каждого авиапредприятия. Эти визы будут действительны на любое количество рейсов на территорию и с территории другой Договаривающейся Стороны в течение срока их действия.

5. Экипажи, занятые на договорных линиях, могут останавливаться на ночь в Лондоне или Москве при условии, что они вылетают на том же воздушном судне, на котором они прибыли, или на своем следующем регулярном по расписанию рейсе. В этом случае экипажи воздушных судов Аэрофлота или БЕА могут проводить свое свободное время в городах Лондон или Москва соответственно.

6. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит другой Стороне копии соответствующих законов и правил, упоминаемых в настоящей Статье.

Статья 8

1. БЕА будет иметь право переводить в свою главную контору в фунтах стерлингов по официальному обменному курсу на день платежа суммы, причитающиеся ей в соответствии с платежными расчетами, согласованными между авиапредприятиями.

2. Аэрофлот будет иметь право переводить в свою главную контору в фунтах стерлингов суммы, причитающиеся ему в соответствии с платежными расчетами, согласованными между авиапредприятиями.

3. Эти суммы будут свободно переводиться и не будут облагаться никакими налогами или подвергаться любым другим ограничениям.

4. При покупке билетов либо в Москве, либо в Лондоне для полетов между Москвой и Лондоном пассажиры будут свободны в выборе либо рейсов Аэрофлота, либо БЕА.

5. Пассажиры, независимо от их гражданства или подданства, будут свободны в покупке билетов на договорные линии в рублях в Москве или в стерлингах в Лондоне.

6. Положения, изложенные в пунктах 4 и 5 настоящей Статьи, будут распространяться также на грузы.

Статья 9

1. каждое воздушное судно, используемое на договорных линиях, должно:

(а) носить свои установленные государственные и регистрационные знаки;

(б) иметь следующие документы:

(1) свидетельство о его регистрации;

(II) удостоверение о его годности к полетам;

(III) соответствующие свидетельства или удостоверения для каждого члена экипажа;

(IV) свидетельство на бортовую радиостанцию;

(V) при перевозке пассажиров - список с перечислением их фамилий и пунктов посадки и назначения;

(VI) при перевозке грузов - грузовой манифест и подробное описание грузов.

2. Удостоверения о годности к полетам, квалификационные удостоверения и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными другой Договаривающейся Стороной.

Статья 10

1. В случае вынужденной посадки или другого происшествия с воздушным судном авиапредприятия, назначенного одной Договаривающейся Стороной, на территории другой Договаривающейся Стороны, ведомство гражданской авиации Договаривающейся Стороны, на территории которой произошло событие, должно немедленно известить ведомство гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны о подробностях и обстоятельствах происшествия и предоставить любую помощь, которая может оказаться необходимой экипажу или пассажирам.

2. Если вынужденная посадка или другое происшествие будет иметь своим результатом смерть или серьезное ранение любого лица или значительное повреждение воздушного судна, ведомство гражданской авиации Договаривающейся Стороны, на территории которой имел место

этот случай, также должно:

(а) обеспечить сохранность доказательств и надежную охрану воздушного судна и его содержимого, включая почту, багаж и грузы;

(б) предоставить немедленный доступ к воздушному судну уполномоченных представителей ведомства гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны и уполномоченных представителей авиапредприятия, воздушное судно которого пострадало;

(в) произвести расследование обстоятельств происшествия;

(г) предоставить ведомству гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны полные возможности быть представленным в расследовании;

(д) по требованию ведомства гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны оставить воздушное судно и его содержимое нетронутыми /насколько это практически возможно/ до их осмотра представителями этого ведомства;

(е) освободить воздушное судно и его содержимое, как только они окажутся ненужными для расследования;

(ж) направить ведомству гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны отчет о расследовании, как только он будет готов.

Статья 11

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет авиапредприятию, назначенному другой Договаривающейся Стороной, право содержать на территории первой Договаривающейся Стороны определенное количество технического и коммерческого персонала, необходимого авиапредприятию в связи с эксплуатацией договорных линий.

Статья 12

Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать предоставление по доступной цене или содействовать ввозу на свою территорию авиационного горючего такого сорта, качества и спецификации, как это требуется авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны.

Статья 13

Ведомства гражданской авиации Договаривающихся Сторон будут сотрудничать по всем вопросам, необходимым для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации договорных линий, и будут кон-

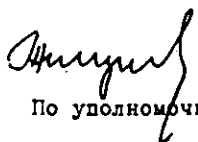
сультироваться между собой в случае возникновения каких-либо трудностей при эксплуатации этих линий.

Статья 14

Настоящее Соглашение вступит в силу со дня, указанного в Нотах, которыми обменяются Договаривающиеся Стороны, что будет иметь место после того, как будут удовлетворены требования ведомств гражданской авиации обеих Договаривающихся Сторон в отношении начала полетов и эксплуатации договорных линий. Оно будет оставаться в силе до истечения шестимесячного срока со времени получения одной Договаривающейся Стороной от другой Договаривающейся Стороны уведомления о намерении прекратить его действие.

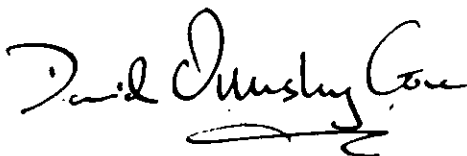
В доказательство изложенного нижеподписавшиеся, должным образом на то уполномоченные, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в городе Лондоне "19" дня декабря 1957 года в двух экземплярах на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.



По уполномочию

ПРАВИТЕЛЬСТВА СОЮЗА СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК



По уполномочию

ПРАВИТЕЛЬСТВА СОЕДИНЕННОГО
КОРОЛЕВСТВА ВЕЛИКОБРИТАНИИ И
СЕВЕРНОЙ ИРЛАНДИИ

Общие положения

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

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

Предоставление информации

3. Информация, предоставляемая каждой Договаривающейся Стороной, должна включать детальные данные об основных и запасных аэродромах, используемых для эксплуатации договорных линий, о маршрутах полетов в пределах территории этой Договаривающейся Стороны, радио и других имеющихся навигационных средствах, а также о других средствах и процедурах диспетчерской службы.

4. Информация должна также включать всю соответствующую метеорологическую информацию, которая должна обеспечиваться как до полета, так и во время полетов на договорных линиях. Ведомства гражданской авиации Договаривающихся Сторон должны известить друг друга о кодах, которые будут использоваться для передачи метеорологической информации, и договориться о необходимых периодах передачи метеорологических прогнозов, принимая во внимание расписание, установленное для договорных линий.

5. Ведомства гражданской авиации Договаривающихся Сторон обеспечат непрерывное поступление всех изменений информации, которая предоставляется в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящего Приложения, и обеспечат немедленную передачу предупреждений обо всех изменениях. Это должно производиться с помощью службы "нотамов", передаваемых либо по телетайпу с последующим письменным подтверждением, когда это приемлемо, либо только в письменном виде, при условии, что адресат сможет получить его заблаговременно. "Нотамы", посылаемые по телетайпу, будут передаваться международным кодом "нотамов". Письменные "нотамы" будут представляться на английском языке.

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

Планирование полета и процедуры диспетчерской службы

7. Экипажи воздушных судов, используемых на договорных линиях авиапредприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, должны быть полностью знакомы с процедурами диспетчерской службы, применяемыми ведомствами гражданской авиации другой Договаривающейся Стороны.

8. Ведомства гражданской авиации каждой Договаривающейся Стороны должны предоставлять перед каждым полетом экипажам воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, как письменную, так и дополнительную устную информацию относительно условий погоды по маршруту. Такая предполетная информация должна включать информацию о состоянии аэродромов и навигационных средств, необходимых для выполнения полета, вместе со сведениями о фактической погоде по всему маршруту и в пункте назначения и прогнозов погоды в пункте назначения.

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

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

11. Если между ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон не будет достигнута какая-либо другая договоренность, то связь между воздушными судами и соответствующей инстанцией диспетчерской службы должна осуществляться по радио-телефону на русском языке при работе со станциями в Советском Союзе и на английском языке со станциями в Соединенном Королевстве. Если связь по радио-телефону невозможна, то должен использоваться радиотелеграф с международным кодом Q при том условии, что это приемлемо для ведомств

гражданской авиации соответствующих Договаривающихся Сторон.

Оборудование воздушных судов

12. Воздушные суда, которые будут использоваться на договорных линиях авиапредприятием, назначенным каждой Договаривающейся Стороной, должны быть оборудованы для использования ИЛС и одного или нескольких навигационных средств, которые имеются на территории другой Договаривающейся Стороны.

13. Воздушные суда, используемые на договорных линиях, должны быть оборудованы соответствующими радиочастотами как для средств связи, так и для навигационных средств и средств подхода.

Международные стандарты

14. В принципе для целей, указанных в настоящем Приложении, будут применяться стандарты, процедуры и коды, установленные или рекомендованные Международной организацией гражданской авиации /и где необходимо - Всемирной метеорологической организацией/.

Средства связи

15. Для целей обмена информацией, которая необходима для эксплуатации договорных линий, включая передачу "нотамов", и для целей управления воздушным движением ведомства гражданской авиации Договаривающихся Сторон должны:

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

Предварительные полеты

16. Каждое из авиапредприятий, назначенных Договаривающимися Сторонами, будет иметь право на проведение пяти технических рейсов или такого большего количества рейсов, которое может быть согласовано между ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон заранее до открытия регулярного сообщения. Платные пассажиры: по время таких полетов перевозиться не должны.

Аэродромные сборы

17. Сборы за аэродромные средства обеспечения на территории каждой Договаривающейся Стороны должны оплачиваться авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, в соответствии со шкалой сборов, официально установленной первой Договаривающейся Стороной.

О шумах воздушных судов

18. Если в результате измерения шума, произведенного ведомством гражданской авиации одной Договаривающейся Стороны, будет признано необходимым осуществить ряд мер для сокращения шума воздушных судов до приемлемого уровня, то авиапредприятие, назначенное любой из Договаривающихся Сторон, должно будет:

(а) произвести любое необходимое для этой цели изменение в воздушном судне, используемом на договорных линиях;

(б) обеспечить любые глушители или другое оборудование, необходимое для этой цели, для использования при работе моторов на земле в аэропортах на территории другой Договаривающейся Стороны, которые регулярно используются этими воздушными судами;

(в) применить такие приемы и правила, которые могут быть в разумной мере потребованы другой Договаривающейся Стороной.