

SOVIET UNION



Treaty Series No. 42 (1970)

**Protocol**  
supplementary to the  
**Air Services Agreement**

between the Government of the  
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics  
signed at London on 19 December, 1957

London, 13 April 1970

[The Protocol entered into force on 13 April 1970]

*Presented to Parliament*  
*by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs*  
*by Command of Her Majesty*  
*July 1970*

**LONDON**  
**HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE**

2s. 0d. [10p] net

Cmnd. 4388

**PROTOCOL**  
**SUPPLEMENTARY TO THE AIR SERVICES AGREEMENT**  
**BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM**  
**OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE**  
**GOVERNMENT OF THE UNION OF SOVIET SOCIALIST**  
**REPUBLICS SIGNED AT LONDON ON 19 DECEMBER, 1957**

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

Desirous of further developing and broadening collaboration in the field of civil aviation;

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1**

(1) In addition to the rights granted to the Contracting Parties under the provisions of the 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, signed at London on 19 December, 1957,<sup>(1)</sup> as amended by the Exchanges of Notes of 3/29 March<sup>(2)</sup> and 22 September/14 October, 1960<sup>(3)</sup> and 11 February/14 April, 1969<sup>(4)</sup> (hereinafter referred to as "the 1957 Agreement"), each Contracting Party shall, subject to the provisions of this Protocol, grant to the other Contracting Party the right to operate air services on routes (hereinafter referred to as the "agreed routes") within the scope of the route schedules shown in the Annex to this Protocol.

(2) The originating, intermediate and terminating points of the agreed routes envisaged in the routes shown in the Annex to this Protocol shall be specified from time to time by agreement between the civil aviation authorities of the two Parties.

(3) Rights of overflight, technical stops and the carriage of traffic shall be agreed from time to time between the civil aviation authorities of the two Parties.

(4) Except as specifically provided in this Protocol the designated airlines of the Contracting Parties shall not exercise the right to operate on any route falling within the scope of the routes set out in the Annex to this Protocol until the agreements referred to in paragraphs (2) and (3) of this Article have been concluded.

---

<sup>(1)</sup> Treaty Series No. 58 (1959), Cmnd. 798.

<sup>(2)</sup> Treaty Series No. 35 (1960), Cmnd. 1077.

<sup>(3)</sup> Treaty Series No. 2 (1961), Cmnd. 1262.

<sup>(4)</sup> Treaty Series No. 25 (1970), Cmnd. 4354.

(5) (a) Flights by aircraft of the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed routes in both directions may be operated with or without stopping at points situated in the territory of third countries.

(b) Flights by aircraft of the designated airlines of one Contracting Party on the agreed routes in both directions shall be operated with a compulsory stop at one of the points open for international flights in the territory of the other Contracting Party unless the aeronautical authorities of both Parties agree otherwise.

(6) The designated airlines of both Contracting Parties shall mutually agree questions concerning their respective commercial rights on the sectors of the agreed routes, and also stopping points on these routes. The agreement reached between the airlines shall be subject to subsequent consideration and approval by the aeronautical authorities of the two Parties.

## ARTICLE 2

(1) The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland designate British European Airways Corporation (hereinafter referred to as "BEA") for air services on route (1) set out in the schedule of routes for airlines of the United Kingdom in the Annex to this Protocol, and designate British Overseas Airways Corporation (hereinafter referred to as "BOAC") for air services on route (2) of the same schedule of routes.

(2) The provisions of the 1957 Agreement, insofar as they apply to BEA, shall also apply, as appropriate, to BOAC.

(3) The Government of the Union of Soviet Socialist Republics entrust the Ministry of Civil Aviation of the USSR with the operation of flights on the agreed routes on the routes shown in the route schedule for Soviet airlines in the Annex to this Protocol, and the latter designates for this purpose the Transport Administration for International Civil Aviation Air Lines of the USSR (hereinafter referred to as "Aeroflot").

(4) The Ministry of Civil Aviation of the USSR may, where necessary, designate another Soviet airline instead of Aeroflot for air services on either of the agreed routes for Soviet airlines. The provisions of the 1957 Agreement, insofar as they apply to Aeroflot, shall also apply to any Soviet airline so designated.

## ARTICLE 3

(1) In accordance with the provisions of paragraphs (2), (3) and (4) of Article 1 of this Protocol it is hereby agreed that BOAC and Aeroflot shall have the right to operate the service London-Moscow-Tokyo and *vice versa*, with commercial rights on the sectors London-Moscow and London-Tokyo. In operating this service BOAC shall also be granted stop-over rights in Moscow in both directions; while Aeroflot may unilaterally utilise commercial rights on the section Moscow-Tokyo and return.

(2) The rights set out in paragraph (1) of this Article shall be granted on the basis that the service London–Moscow–Tokyo is operated in pool with the pool sectors London–Tokyo and London–Moscow in both directions, and that the terms of the pool cover, in particular, the operation by BOAC and Aeroflot of types of aircraft of approximately the same capacity, the same frequency of flights, the pooling of revenue from traffic with the exception of revenue from the carriage of traffic on the sector Moscow–Tokyo), the equal distribution of pool revenue without any limitations on payment and the possible participation in the pool of a third partner.

(3) It is envisaged that the joint operation of the above service will be started by BOAC and Aeroflot simultaneously as from the end of May, 1970 and that at the start of the operations the frequency of flights will be not less than twice a week for each designated airline.

(4) The question of granting commercial rights to BOAC on the Moscow–Tokyo sector shall be the subject of immediate talks between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties after Aeroflot has obtained commercial rights from the Governments of the appropriate States on the sectors London–New York and London–Singapore in both directions.

#### ARTICLE 4

(1) In accordance with the provisions of paragraphs (2), (3) and (4) of Article 1 of this Protocol Aeroflot shall have the right, from the date of commencement of the joint service described in Article 3 of this Protocol, or from such earlier date as may be agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, to operate the service Moscow–London–New York and *vice versa* with commercial rights on the sectors Moscow–London, Moscow–New York, and London–New York. New York shall be deemed to be one of the four points referred to in sub-paragraph (b) of paragraph (2) of this Article.

(2) Subject to the provisions of Article 1 of this Protocol Aeroflot shall be granted commercial rights to carry passengers, baggage, cargo and mail on the sectors between:

- (a) intermediate points in Europe and London and *vice versa*;
- (b) London–four points in Northern America (in the form of two routes to two points on each route) with the possible substitution for these points of points in Central America and/or South America and *vice versa*;
- (c) London–Singapore and two points in Australia and *vice versa*.

(3) When both BOAC and Aeroflot operate services and have commercial rights on the relevant sectors, traffic between London and the four points referred to in sub-paragraph (b) of paragraph (2) of this Article shall be carried by BOAC and Aeroflot in a pool which provides for the distribution of revenue without limitation of payments and proportional to the capacity offered by each airline on these routes. The frequency of Aeroflot flights on these sectors shall be not less than the frequency of BOAC flights on the London–Moscow–Tokyo services.

## ARTICLE 5

BOAC and Aeroflot will do everything necessary to determine, by agreement, methods of commercial collaboration and by agreement will take steps towards organising from summer 1971 the carriage of passengers and freight on the circular line London-Moscow-Tashkent-intermediate points in South and South East Asia and in the Far East-Tokyo-Moscow-London, and also between the points London-Moscow-Tashkent-intermediate points in Asia-points in Australia and return; such carriage on the joint sectors will be effected in pool, and conditions of the pool concerning this traffic will be agreed between the airlines. Any agreement between the airlines under the provisions of this Article shall be subject to approval by the aeronautical authorities of both Parties.

## ARTICLE 6

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall discuss the following questions:

- (a) conditions for operating non-scheduled charter flights;
- (b) rights for the independent sale of air transport and the appointment for this purpose of travel agents by the airlines of each Party in the territory of the other Party.

## ARTICLE 7

This Protocol shall be supplementary to the 1957 Agreement and shall be read in conjunction with that Agreement.

## ARTICLE 8

This Protocol shall enter into force on the date of its signature and shall remain in force until terminated:

- either (a) on the expiry of a period of six months from the date of receipt by one Contracting Party of the notification by the other Contracting Party of its intention to terminate its validity,
- or (b) on the termination of the 1957 Agreement in accordance with Article 14 of that Agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Protocol.

Done in duplicate at London this 13th day of April, 1970 in the English and Russian languages, both texts being equally authoritative.

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

ROY MASON  
CHALFONT

For the Government of the Union of Soviet Socialist Republics:

Е. ЛОГИНОВ

## ANNEX

### **Schedule of Routes for United Kingdom Airlines**

(1) Points in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland—intermediate stopping points situated in the territory of countries in Europe—Moscow and/or Leningrad and/or another point open to international flights in the territory of the USSR, in both directions.

(2) Points in the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland—Moscow or another point in the territory of the USSR open for international flights and beyond to third countries, in both directions.

### **Schedule of Routes for Soviet Airlines**

(1) Points in the USSR—intermediate stopping points situated in the territory of countries in Europe—London and/or two other points in the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland open to international flights, in both directions.

(2) Points in the USSR—London or another point in the territory of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland open for international flights and beyond to third countries, in both directions.

## ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПРОТОКОЛ

к Соглашению между Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении, подписанному в Лондоне 19 декабря 1957 года

Правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и Правительство Союза Советских Социалистических Республик, руководствуясь желанием дальнейшего развития и расширения сотрудничества в области гражданской авиации,

СОГЛАСИЛИСЬ О НИЖЕСЛЕДУЮЩЕМ:

### Статья I

1. В дополнение к правам, предоставленным Договаривающимися Сторонами положениями Соглашения между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии о воздушном сообщении, подписанного в Лондоне 19 декабря 1957 г., с поправками, внесенными обменом Нотами от 3/29 марта 1960 г., 22 сентября /14 октября 1960 г., и II февраля /14 апреля 1969 года (именуемого в дальнейшем "Соглашением 1957 года"), каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет в соответствии с положением Дополнительного Протокола другой Договаривающейся Стороне право выполнять воздушные перевозки на линиях (именуемых в дальнейшем "договорными линиями") в объеме таблиц маршрутов, указанных в Приложении к настоящему Дополнительному Протоколу.

2. Начальные, промежуточные и конечные пункты договорных линий, предусмотренные в маршрутах, указанных в Приложении к настоящему Дополнительному Протоколу, будут время от времени уточняться по согласованию между авиационными властями обеих Сторон.

3. Права пролета территории, технических посадок и авиаперевозок будут время от времени согласовываться между авиационными властями обеих Сторон.

4. За исключением специально оговоренных настоящим Дополнительным Протоколом случаев, назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон не будут пользоваться правом эксплуатации какой-

либо линии, предусмотренной таблицами маршрутов в Приложении к настоящему Дополнительному Протоколу, до тех пор, пока не будет достигнута договоренность, указанная в параграфах 2) и 3) настоящей Статьи.

5. а) Полеты воздушных судов назначенных авиапредприятий Договаривающихся Сторон на договорных линиях в обоих направлениях могут производиться как с посадками, так и без посадок в пунктах, расположенных на территории третьих стран.

б) Полеты воздушных судов назначенного авиапредприятия одной из Договаривающихся Сторон на договорных линиях в обоих направлениях будут производиться с обязательной посадкой в одном из аэропортов на территории другой Договаривающейся Стороны, открытых для международных полетов, если не будет достигнуто иной договоренности между авиационными властями обеих Сторон.

6. Назначенные авиапредприятия обеих Договаривающихся Сторон будут взаимно согласовывать вопросы, касающиеся их соответствующих коммерческих прав на участках договорных линий, а также пункты посадок на этих линиях. Достигнутая между авиапредприятиями договоренность подлежит последующему рассмотрению и одобрению авиационными властями обеих Сторон.

## Статья 2

1. Правительство Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии назначает Британскую Корпорацию Европейских авиалиний (именуемую в дальнейшем "БЕА") для полетов на договорных линиях по маршруту I), указанному в таблице маршрутов для авиапредприятий Соединенного Королевства в Приложении к настоящему Дополнительному Протоколу, и назначает Британскую Корпорацию Заморских Авиалиний (именуемую в дальнейшем "БОАК") для полетов по маршруту 2) той же таблицы маршрутов.

2. Положения Соглашения 1957 года в той степени как они применяются к БЕА, будут соответственно применяться к БОАК.

3. Правительство Союза Советских Социалистических Республик возлагает на Министерство гражданской авиации СССР выполнение полетов на договорных линиях по маршрутам, указанным в таблице маршрутов для Советских авиапредприятий в Приложении к настоящему



Дополнительному Протоколу, которое назначает для этой цели Транспортное управление международных воздушных линий ГА СССР (имеющееся в дальнейшем "Аэрофлот").

4. Министерство гражданской авиации СССР может, при необходимости, назначить другое Советское авиапредприятие вместо Аэрофлота для полетов по одному из согласованных маршрутов, установленных для Советских авиапредприятий. Положение Соглашения 1957 года в той степени, как они применяются к Аэрофлоту, будут применяться к любому советскому назначенному авиапредприятию.

### Статья 3

1. В соответствии с положениями параграфов (2), (3) и (4) Статьи I настоящего Дополнительного Протокола достигнута договоренность, что Аэрофлот и БОАК будут иметь право эксплуатировать линию Лондон-Москва-Токио и обратно с коммерческими правами на участках Лондон-Москва и Лондон-Токио. При эксплуатации этой линии БОАК будут предоставлены также права "стоп-овера" в Москве при полетах в обоих направлениях, а Аэрофлот в одностороннем порядке будет использовать коммерческие права на участке Москва-Токио и обратно.

2. Права, указанные в параграфе I) настоящей Статьи, будут предоставлены на том основании, что линия Лондон-Москва-Токио будет эксплуатироваться в ПУЛе с пультными участками Лондон-Токио и Лондон-Москва в обоих направлениях и, что условия ПУЛа, в частности, предусматривают эксплуатацию Аэрофлотом и БОАК воздушных судов примерно одинаковой емкости, одинаковую частоту полетов, внесение в ПУЛ доходов от перевозок (за исключением доходов от перевозок на участке Москва-Токио), равное распределению пультных доходов без каких-либо ограничений по платежам и возможное участие в ПУЛе третьего партнера.

3. Предусмотрено, что совместная эксплуатация вышеуказанной линии начнется одновременно Аэрофлотом и БОАК с конца мая 1970 года и, что ее эксплуатация начнется с частотой полетов не меньше двух рейсов в неделю для каждого назначенного авиапредприятия.

4. Вопрос о предоставлении коммерческих прав для ЮАК на участке Москва-Токио будет предметом немедленных переговоров между авиационными властями обоих Договаривающихся Сторон после того, как Аэрофлот получит коммерческие права от правительства соответствующих государств на участках Лондон-Нью-Йорк и Лондон-Сингапур в обоих направлениях.

#### Статья 4

1. В соответствии с положениями параграфа 2), 3) и 4) Статьи I настоящего Дополнительного Протокола, со дня начала совместной эксплуатации, обусловленной в Статье 3 настоящего Дополнительного Протокола или с такой более ранней даты, о которой может быть достигнута договоренность между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон, Аэрофлот будет иметь право эксплуатировать линии Москва-Лондон-Нью-Йорк и обратно с коммерческими правами на участках Москва-Лондон, Москва-Нью-Йорк и Лондон-Нью-Йорк. Нью-Йорк будет рассматриваться одним из четырех пунктов, указанных в подпараграфе б) параграфа 2 настоящей Статьи.

2. В соответствии с условиями Статьи I настоящего Дополнительного Протокола, Аэрофлот будет иметь коммерческие права на перевозку пассажиров, багажа, груза и почты на участках между:

а) промежуточными пунктами Европы и Лондоном и обратно;

б) Лондоном-четырьмя пунктами в Северной Америке (по двум маршрутам в два пункта на каждом маршруте) с возможной заменой этих пунктов на пункты в Центральной Америке и/или Южной Америке и обратно;

в) Лондоном-Сингапуром и двумя пунктами в Австралии и обратно.

3. Когда оба авиапредприятия, Аэрофлот и ЮАК, начнут эксплуатацию авиалинии и будут иметь коммерческие права на соответствующих участках, перевозки между Лондоном и четырьмя пунктами, указанными в подпараграфе б) параграфа 2) настоящей Статьи, будут выполняться Аэрофлотом и ЮАК в ПУЛе, предусматривавшем распределение доходов без ограничения платежей и пропорционально емкости,

предоставленной каждым авиапредприятием на этих маршрутах. Частота рейсов Аэрофлота на этих участках должна быть не меньше, чем частота рейсов БОАК на авиалинии Лондон-Москва-Токио.

#### Статья 5

Аэрофлот и БОАК предпримут все необходимые меры, чтобы путем соглашения определить методы коммерческого сотрудничества и в согласии предпримут шаги к организации с лета 1971 года пассажирских и грузовых перевозок на кольцевой авиалинии Лондон-Москва-Ташкент- промежуточные пункты в Южной и Юго-Восточной Азии и на Дальнем Востоке - Токио - Москва - Лондон, а также между пунктами Лондон-Москва-Ташкент - промежуточные пункты в Азии - пункты в Австралии и обратно. Указанные перевозки на совместных участках будут выполняться в ЦУЛе. Условия ЦУЛа по этим перевозкам будут согласованы между авиапредприятиями. Любая договоренность между авиапредприятиями по положениям настоящей Статьи должна подлежать утверждению авиационными властями обеих Сторон.

#### Статья 6

Авиационные власти Договаривающихся Сторон должны обсудить следующие вопросы:

- а) условия выполнения нерегулярных чартерных рейсов;
- б) права самостоятельной продажи авиаперевозок и назначения для этой цели турагентов авиапредприятием каждой Стороны на территории другой Стороны.

#### Статья 7

Настоящий Дополнительный Протокол дополняет Соглашение 1957 года и будет применяться с учетом положений этого Соглашения.

#### Статья 8

Настоящий Протокол вступает в силу со дня его подписания и будет оставаться в силе до прекращения его действия:

- или (а) по истечении 6-месячного периода со времени получения одной Договаривающейся Стороной уведомления другой Договаривающейся Стороны о желании прекратить его действие ;

- или (б) при прекращении действия Соглашения 1957 года в соответствии со статьей I4 этого Соглашения.

В подтверждение вышеизложенного нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими Правительствами, подписали настоящий Дополнительный Протокол.

Составлено в городе Лондоне "13" апреля 1970 года, в двух экземплярах, каждый на английском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство Соединенного  
Королевства Великобритании и  
Северной Ирландии

За Правительство Союза  
Советских Социалистических  
Республик

ROY MASON  
CHALFONT

Е. ЛОГИНОВ

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ ДЛЯ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ СОЕДИНЕННОГО КОРОЛЕВСТВА

1. Пункты в Соединенном Королевстве Великобритании и Северной Ирландии - промежуточные пункты посадки, расположенные на территории стран Европы - Москва и/или Ленинград и/или другой пункт, открытый для международных полетов на территории СССР, и обратно.

2. Пункты на территории Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии - Москва или другой пункт на территории СССР, открытый для международных полетов, и далее в третьи страны и обратно.

### ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ ДЛЯ СОВЕТСКИХ АВИАПРЕДПРИЯТИЙ

1. Пункты в СССР - промежуточные пункты посадки, расположенные на территории стран Европы - Лондон и/или два других пункта на территории Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, открытые для международных полетов, и обратно.

2. Пункты в СССР - Лондон или другой пункт на территории Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, открытый для международных полетов, и далее в третьи страны и обратно.

Printed in England by Her Majesty's Stationery Office