

С О Г Л А Ш Е Н И Е

**МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ СОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РЕСПУБЛИКИ НИГЕРИЯ О ВОЗ -
ДУШНОМ СООБЩЕНИИ**

Правительство Союза Советских Социалистических Республик и Правительство Республики Нигерия, желая заключить Соглашение об установлении воздушного сообщения между их двумя странами, согласились о нижеследующем:

Статья I

В настоящем Соглашении используются следующие термины, если их иное значение не оговорено в тексте:

- а) "авиационные власти" означает, применительно к Союзу Советских Социалистических Республик, Министерство гражданской авиации СССР и любое лицо или орган, уполномоченный Министерством гражданской авиации выполнять функции, которые в настоящее время выполняются вышеупомянутым Министерством гражданской авиации или аналогичные функции и, применительно к Республике Нигерия, Министра, ответственного за вопросы гражданской авиации, и любое лицо или орган, уполномоченный выполнять любые функции, которые в настоящее время выполняются вышеупомянутым министерством, ответственным за вопросы гражданской авиации или аналогичные функции;
- б) "воздушная линия" означает регулярное воздушное сообщение воздушным судном, с целью перевозок пассажиров, почты и грузов;
- в) "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии с Приложением I настоящего Соглашения;
- г) "территория" в отношении к государству означает сухопутное пространство и территориальные воды, прилегающие к нему, находящиеся под суверенной защитой этого государства;
- д) "международная воздушная линия" означает воздушную линию, которая проходит через воздушное пространство над территорией более, чем одного государства;
- е) "авиакомпания" означает любое авиатранспортное предприятие, которое обслуживает или осуществляет международные воздушные сообщения;

ж) "посадка с некоммерческой целью" означает посадку с любой целью, кроме принятия на борт и выгрузки пассажиров, груза и почты.

Статья 2

Каждая из Договаривающихся Сторон предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, перечисленные в Приложении I к настоящему Соглашению, в целях установления предусмотренных в нем воздушных линий (именуемых в дальнейшем "Договорные линии").

Статья 3

1. Эксплуатация договорных линий может быть начата после того, как любая из Договаривающихся Сторон назначит свое авиапредприятие для эксплуатации этих линий.

2. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и ворота пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

3. Все технические и коммерческие вопросы, связанные с полетами воздушных судов и перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты по договорным линиям, а также все вопросы, касающиеся коммерческого сотрудничества, в частности, установления расписания, типов самолетов, тарифов на перевозки, технического обслуживания воздушных судов на земле и порядок финансовых расчетов будут решаться непосредственно авиапредприятиями, назначенными Договаривающимися Сторонами.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право временно отменить или взять назад права, указанные в Приложении I к настоящему Соглашению, в любом случае, когда она не имеет удовлетворительных доказательств, что преимущественное владение или фактический контроль за авиапредприятием, назначенным другой Договаривающейся Стороной, осуществляется гражданами или органами

этой Договаривающейся Стороны, или в случае несоблюдения назначенным авиапредприятием законов и правил, указанных в Статье 6, или невыполнения условий, по которым предоставляются права в соответствии с этим Соглашением.

2. Это право будет использоваться только после консультации между ведомствами гражданской авиации обеих Договаривающихся Сторон, если только немедленное приостановление эксплуатации или немедленное применение ограничительных условий не являются необходимыми для предупреждения новых нарушений законов и правил.

Статья 5

1. Для обеспечения безопасности полетов по договорным линиям каждая Договаривающаяся Сторона будет предоставлять воздушным судам другой Договаривающейся Стороны необходимые средства радиосветотехнического, метеорологического и другого обслуживания, требуемого для выполнения этих полетов, а также сообщать другой Договаривающейся Стороне данные этих средств и сведения об основных и запасных аэродромах, где могут быть произведены посадки, и о маршруте полетов в пределах своей территории.

2. Вопросы, связанные с обеспечением безопасности полетов и с ответственностью Договаривающихся Сторон относительно выполнения полетов, будут находиться в компетенции ведомств гражданской авиации Договаривающихся Сторон и будут оговорены в Приложении 2 к настоящему Соглашению.

3. Приложение I и маршруты, указанные в Таблицах I и II Приложения I, могут быть изменены по договоренности между ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон в пределах всего срока действия настоящего Соглашения.

Статья 6

Воздушные суда, эксплуатируемые на международных линиях, назначенными авиапредприятиями каждой из Договаривающихся Сторон, а

также их табельное оборудование, запасные части, запасы горючего, смазочных материалов и бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия) на таком воздушном судне, должны освобождаться от всех таможенных пошлин, инспекционных налогов и других подобных сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны, при условии, что такое оборудование и запасы остаются на борту воздушного судна вплоть до того времени, пока они не будут вывезены или использованы на части полета, выполняемого над этой территорией.

2. Должны также освобождаться от таких же пошлин, налогов и сборов, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, табельное оборудование и запасные части, взятые на борт на территории Договаривающейся Стороны, в пределах лимитов, установленных властями указанной Договаривающейся Стороны и для использования на борту при обратном полете воздушного судна, используемого в международном рейсе другой Договаривающейся Стороной;

б) табельное оборудование и запасные части, ввозимые на территорию любой Договаривающейся Стороны для эксплуатации или ремонта воздушных судов, используемых на международных линиях, назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

в) горючее и смазочные материалы, предназначенные для обеспечения убывающего воздушного судна, эксплуатируемого на международных воздушных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, даже когда эти запасы должны быть использованы на том участке маршрута, который выполняется над территорией Договаривающейся Стороны, где они берутся на борт.

Материалы, указанные в пунктах "а", "б" и "в" могут быть взяты под контроль и наблюдение таможи.

Статья 7

Табельное самолетное оборудование, а также материалы и запасы, оставшиеся на борту самолета любой Договаривающейся Стороны, могут

быть разгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с разрешения таможенных властей этой страны. В таком случае они могут быть переданы под наблюдение вышеуказанных властей этой страны, где могут храниться вплоть до того времени, пока не будут снова вывезены, или в противном случае таможенные власти распорядятся ими в соответствии с таможенными правилами.

Статья 8

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие вход и выход с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие или отправление с ее территории пассажиров, экипажа, грузов и почты воздушных судов, в частности, правила, регулирующие паспортные, таможенные, валютные и карантинные формальности, будут применяться к пассажирам, экипажам и грузам воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время прибытия или отправления с территории этой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

1. Должны существовать справедливые и равные возможности для назначенного авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны выполнять полеты по договорным линиям по установленным маршрутам.

2. Открытие и последующая эксплуатация договорных линий по установленным маршрутам должны проводиться строго в рамках, установленных в Приложении I к этому Соглашению, или в соответствии с изменениями, которые могут вноситься в него время от времени.

Статья 10

1. Тарифы, устанавливаемые авиапредприятиями Договаривающихся Сторон для перевозок между их территориями, должны быть на разумном уровне с учетом всех факторов, имеющих к этому отношение, включая стоимость эксплуатации, разумную прибыль и тарифы других авиапредприятий.

2. Тарифы, указанные в параграфе 1 этой Статьи, вместе с применяемыми размерами комиссионных со стороны агентов, должны, по возможности, согласовываться назначенными авиапредприятиями обеих сторон с другими заинтересованными авиапредприятиями, выполняющими полеты по всему или части этого маршрута. В любом случае взимаемые тарифы должны быть не меньше тарифов, взимаемых другими авиакомпаниями, воздушные суда которых осуществляют полеты по всему маршруту или его части.

3. Согласованные таким образом тарифы должны представляться на утверждение авиационных властей Договаривающихся Сторон по крайней мере за 30 дней до предложенной даты их введения; в особых случаях этот срок может быть уменьшен по договоренности упомянутых властей.

4. Если назначенные авиапредприятия не могут согласиться по любому из этих тарифов, или если по какой-либо другой причине тариф не может быть установлен в соответствии с условиями параграфа 2 этой Статьи, или если в период первых 15 дней тридцатидневного периода, указанного в параграфе 3 этой Статьи, одна Договаривающаяся Сторона дает другой Договаривающейся Стороне уведомление о своем несогласии с любым тарифом, согласованным в соответствии с условиями параграфа 2 этой Статьи, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться определить тарифы по согласованию между собой.

5. Если авиационные власти не могут дать согласие на любой тариф, представленный им согласно параграфу 3 этой Статьи, или не согласны с определением любого тарифа в соответствии с параграфом 4, этот спор должен решаться согласно условиям Статьи 16 настоящего Соглашения.

6. Учитывая условия параграфа 5 этой Статьи, ни один тариф не может войти в силу, если авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон не одобрили его.

7. Тарифы, установленные в соответствии с условиями этой Статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья II

Авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон должны представлять друг другу по запросу периодические или другие статистические данные, которые могут разумно потребоваться в целях проверки предусмотренного объема перевозок на договорных линиях назначенным авиапредприятием Договаривающейся Стороны.

Такие статистические данные должны включать всю запрашиваемую информацию, чтобы определить количество перевозок, выполненных этими авиапредприятиями на договорных линиях в начальных и конечных пунктах таких перевозок.

Статья I2

1. Воздушные суда авиапредприятия, назначенного одной Договаривающейся Стороной, при полетах на территории другой Договаривающейся Стороны должны иметь установленные для международных полетов опознавательные знаки государств, свидетельства о регистрации, удостоверения о годности к полетам и другие установленные ведомствами гражданской авиации Договаривающихся Сторон судовые документы, а равно разрешения на радиоустановки. Пилоты и остальные члены экипажа должны иметь установленные свидетельства.

2. Все вышеуказанные документы, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, будут признаваться действительными на территории другой Договаривающейся Стороны.

Статья 13

1. В случае вынужденной посадки или происшествия с воздушным судном одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны, воздушные власти Договаривающейся Стороны, на территории которой имели место вынужденная посадка или происшествие, немедленно известят об этом другую Сторону, примут необходимые меры для расследования причин происшествия, а также окажут неотложные меры помощи лицам экипажа и пассажирам, если они пострадали при происшествии, и обеспечат сохранность воздушного судна и находящихся на нем почты, багажа и грузов.

2. Сторона, ведущая расследование происшествия, обязана проинформировать другую Сторону о его результатах, а Сторона, которой принадлежит воздушное судно, будет иметь право назначить своих наблюдателей, которые будут присутствовать при расследовании происшествия.

Статья 14

1. Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными и связными средствами и услугами будут взиматься в соответствии с установленными в соответствующей стране ставками и тарифами.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободно переводить по официальному курсу сальдо доходов, полученное этой Стороной на ее территории за перевозку пассажиров, почты и грузов. Там, где система оплаты между Договаривающимися Сторонами регулируется специальным соглашением, это специальное соглашение должно применяться.

Статья 15

1. Для согласования вопросов воздушных перевозок и обслуживания воздушных судов каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет

назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право иметь своих представителей и их помощников в аэропортах, на территории указанной Договаривающейся Стороны.

2. Указанные в настоящей Статье представители, а также члены экипажей воздушных судов авиапредприятий, назначенных Договаривающимися Сторонами, должны быть гражданами Договаривающихся Сторон.

Статья 16

В случае возникновения какого-либо спора между Договаривающимися Сторонами или авиационными властями относительно толкования или применения настоящего Соглашения, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны прежде всего попытаться урегулировать этот спор путем переговоров.

Если авиационным властям Договаривающихся Сторон не удастся урегулировать этот спор путем переговоров, он должен быть разрешен по дипломатическим каналам.

Если Договаривающимися Сторонам не удалось урегулировать этот спор через дипломатические каналы, каждая из Договаривающихся Сторон может принять решение о прекращении действия этого Соглашения в соответствии со статьей 19 настоящего Соглашения.

Статья 17

1. В духе тесного сотрудничества, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны консультироваться друг с другом время от времени с целью выполнения и правильного применения условий настоящего Соглашения и Приложений к нему, а также должны консультироваться при необходимости его изменения.

2. Любая Договаривающаяся Сторона может запросить консультацию, которая может быть проведена в форме переговоров или переписки и должна быть начата в период 60-ти дней после запроса, если обе Договаривающиеся Стороны не согласятся продлить этот период.

3. Если какая-либо из Договаривающихся Сторон считает нужным изменить любое положение настоящего Соглашения и Приложений к нему, такое изменение, в случае согласия обеих Договаривающихся Сторон и, если необходимо, после консультаций, предусмотренных пунктами I и 2 этой Статьи, войдет в силу после обмена нотами.

Статья 18

В том случае, если обе Договаривающиеся Стороны примут участие в каком-либо многостороннем соглашении, они должны по взаимному согласию внести соответствующие изменения в настоящее Соглашение и его Приложения.

Статья 19

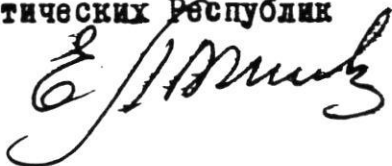
1. Настоящее Соглашение должно быть ратифицировано Договаривающимися Сторонами в соответствии с существующими конституционными требованиями. Обмен ратификационными грамотами должен быть произведен по дипломатическим каналам.

2. Соглашение временно вступает в силу со дня его подписания, но окончательно вступит в силу со дня обмена ратификационными грамотами в соответствии со Статьей 19 (1).

3. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время в письменной форме уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае Соглашение прекращает свое действие через двенадцать месяцев со дня получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только это извещение не будет отозвано ранее.

Совершено в городе *Москва* «26» января 1967 г. в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

По уполномочию
Правительства Союза Советских
Социалистических Республик



По уполномочию
Правительства Республики
Нигерия



ПРИЛОЖЕНИЕ I

к Соглашению между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Нигерия о воздушном сообщении от "26" января 1967г.

1. Правительство Союза Советских Социалистических Республик возлагает эксплуатацию договорных линий, указанных в таблице маршрутов для советских воздушных судов настоящего Приложения - на Министерство гражданской авиации СССР, которое назначает для этой цели Транспортное Управление Международных Воздушных Линий (Аэрофлот) в качестве своего авиапредприятия.

2. Правительство Республики Нигерия назначает для эксплуатации договорных линий, указанных в таблице маршрутов настоящего Приложения "Найджириа Эрвейз" в качестве своей авиакомпании.

3. Авиапредприятие, назначенное каждой Договаривающейся Стороной при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту, должно пользоваться следующими правами:

а) совершать посадки на указанной территории с некоммерческими целями;

б) совершать посадки на указанной территории в пунктах маршрута, указанных в таблице, содержащейся в настоящем Приложении, с целью погрузки и выгрузки пассажиров, грузов и почты международного следования.

4. Условия параграфа 3 этого Приложения не должны рассматриваться как предоставление права авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать пассажиров, груз и почту на территории другой Договаривающейся Стороны за плату или в порядке аренды для перевозки в другой пункт, находящийся на территории этой же Договаривающейся Стороны.

ТАБЛИЦА I

Маршрут, который будет эксплуатироваться назначенным предприятием СССР

Пункты в СССР	Промежуточные пункты	Пункты в Нигерии	Пункты за пределами	Частота полетов
Пункт в СССР	Белград Рим Тунис Алжир Рабат Бамако Дакар Конакри Аккра Никозия (или Дамаск) Каир (или Триполи) Хартум (или Форт-Лами)	Лагос	Банги Браззавиль	Один раз в неделю

Примечание:

1. Коммерческие права не предоставляются между Лагосом и любым из вышеупомянутых промежуточных пунктов, за исключением участка Лагос-Белград.

2. Аналогичные коммерческие права не предоставляются между Лагосом и любыми пунктами за его пределами.

3. Назначенные предприятия Договаривающихся Сторон при своих полетах по договорным линиям могут опускаться любой или все пункты промежуточных посадок.

ТАБЛИЦА П

Маршрут, который будет эксплуатироваться назначенным предприятием Нигерии

Пункты в Нигерии	Промежуточные пункты	Пункты в СССР	Пункты за пределами	Частота полетов
Пункт в Нигерии	Каир Стамбул Прага Бейрут Тунис Алжир Белград Будапешт Бухарест Вена	Москва	Хельсинки	Один раз в неделю

Примечание:

1. Коммерческие права не предоставляются между Москвой и любым из вышеупомянутых промежуточных пунктов, за исключением участка Москва-Стамбул.

2. Аналогичные коммерческие права не предоставляются между Москвой и Хельсинки.

3. Назначенные предприятия Договаривающихся Сторон, при своих полетах по договорным линиям, могут опускаться любой или все пункты промежуточных посадок.

ПРИЛОЖЕНИЕ П

к Соглашению между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Республики Нигерия о воздушном сообщении от "26" января 1967 г.

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 технические средства связи, аэронавигации и другого обслуживания, необходимого для эксплуатации договорных линий.

2. Информация и помощь, предоставляемые в соответствии с условиями настоящего Приложения каждой Договаривающейся Стороной, должны быть достаточными, по мнению Договаривающейся Стороны, для удовлетворения разумных требований по обеспечению безопасности полетов воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

Предоставление информации

3. Информация, предоставляемая каждой Договаривающейся Стороной, должна включать все необходимые данные об аэродромах назначения и запасных аэродромах, используемых для эксплуатации договорных линий, о маршрутах полетов в пределах территории этой Договаривающейся Стороны, радио и других имеющихся аэронавигационных средствах, а также о других средствах, необходимых для того, чтобы воздушные суда выполняли процедуры 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 применять международный код для передачи метеорологической информации и договориться о необходимых периодах передачи метеорологических прогнозов, принимая во внимание расписание, утвержденное 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 внесенных изменениях. Это должно производиться с помощью службы "НОТАМов", передаваемых либо по действующим международным средствам связи с последующим письменным подтверждением, когда это возможно, либо только в письменном виде, при условии, что адресат сможет получить это сообщение заблаговременно. "НОТАМы" будут предоставляться на русском и английском языках или на английском языке.

6. Обмен информацией "НОТАМами" должен начаться, по возможности, скорее и в любом случае до начала полетов по договорным линиям.

Составление плана полета и процедуры диспетчерской службы

7. Экипажи воздушных судов, используемых на договорных линиях авиапредприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, должны быть полностью знакомы с правилами полетов и процедурами диспетчерской службы, применяемыми на территории другой Договаривающейся Стороны.

8. Ведомства гражданской авиации каждой Договаривающейся Стороны должны предоставлять перед каждым полетом и, если это необходимо, во время полета в ее зоне полетной информации экипажам воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной:

а) информацию о состоянии аэродромов и навигационных средств, необходимых для выполнения полета;

б) письменную информацию, карты и схемы и устное дополнение относительно условий погоды по маршруту и в пункте назначения как фактической, так и прогнозируемой.

9. Перед каждым полетом командир корабля должен предоставлять план полета на утверждение инстанции диспетчерской службы в той стране, из которой начинается полет. Полет должен производиться в соответствии с утвержденным планом. Изменение плана допускается только с разрешения соответствующей инстанции диспетчерской службы, если только не возникнут чрезвычайные обстоятельства, требующие принятия командиром корабля под его ответственность немедленных мер. В таких случаях соответствующая инстанция диспетчерской службы будет в возможно короткий срок извещаться об изменениях 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, в частности, всех сообщений о месте нахождения воздушного судна и метеонаблюдениях в соответствии с национальными правилами.

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 радиотелефону на русском или английском языках со станциями в Советском Союзе и на английском языке со станциями в Нигерии на частотах, выделенных для этого Договаривающимися Сторонами. Для нужд информации на больших расстояниях может применяться радиотелеграф, если таковой имеется, с использованием международного кода Q.

Оборудование воздушных судов

12. Воздушные суда, которые будут использоваться на договорных линиях авиапредприятием, назначенным каждой Договаривающейся Стороной, должны быть, по возможности, оборудованы таким образом, чтобы они могли использовать авионавигационные средства, которые позволили бы им следовать по разрешенной трассе, а также одно или несколько средств для посадки, используемых на территории другой Договаривающейся Стороны.

13. Воздушные суда, используемые на договорных линиях, должны

быть оборудованы радиостанциями с соответствующими радиочастотами для ведения связи с наземными радиостанциями, расположенными на территории другой Договаривающейся Стороны.

Летные и диспетчерские процедуры

14. Для целей, указанных в настоящем Приложении, будут применяться летные, диспетчерские и другие процедуры, используемые на территории каждой Договаривающейся Стороны.

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 будут использовать действующие каналы связи между Москвой и Нигерией.

М Е М О Р А Н Д У М

о дополнительной взаимной договоренности

Делегации Союза Советских Социалистических Республик и Республики Нигерия, включающие представителей их соответствующих авиакомпаний, встретились в Лагосе 17-26 мая 1966 года для проведения переговоров о заключении двустороннего Соглашения об установлении воздушного сообщения между их двумя странами.

2. Переговоры, проходившие в атмосфере дружбы и сердечности, завершились заключением соглашения, которое было парафировано обеими Сторонами.

3. Нигерийская делегация не нашла возможным принять условия, содержащиеся в статье Б, предусматривающие, что представители назначенной нигерийской авиакомпании в Советском Союзе, а также члены экипажей воздушных судов этой авиакомпании, должны быть нигерийскими гражданами.

Было сделано разъяснение, что Нигерия в настоящее время не имеет возможности обеспечить квалифицированных нигерийских граждан, необходимых для выполнения этого условия.

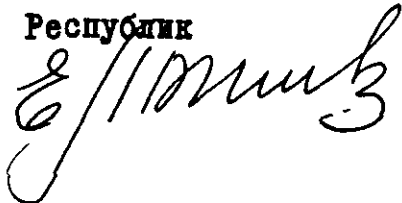
Советская делегация, принимая к сведению это разъяснение, выразила настоятельное желание оставить этот пункт Статьи без изменений, согласившись не настаивать на его выполнении. Советская делегация также дала согласие, что нигерийская авиакомпания, в настоящих условиях, свободна использовать вышеупомянутых целях, не нигерийских граждан в качестве своих служащих или агентов, при условии, что они являются гражданами тех стран, с которыми СССР имеет двусторонние соглашения о воздушном сообщении.

4. Достигнута также договоренность, что дополнительные полеты и полеты воздушных судов назначенных авиакомпаний каждой из договаривающихся Сторон, выполняемые не по расписанию, будут осуществляться по просьбе этих авиакомпаний. Подобная просьба будет пере-

- 2 -

дана не позднее семи дней перед намечаемым полетом авиационными властями той Договаривающейся Стороны, на чьей территории будет выполняться этот полет.

По поручению Правительства
Союза Советских Социалистических
Республик



По поручению Правительства
Республики Нигерия

