

Confidential Protocol

Delegations representing the aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany and the Russian Federation met in Munich on February 28-29, 2012, to discuss civil aviation matters between the two countries.

The discussions were cordial and constructive, reflecting the mutual respect and understanding of the two delegations. Delegation lists are attached as Annexes I and II.

Both sides discussed the following:

1. European Emissions Trading Scheme

The Russian side expressed its concern with the implementation of the EU ETS on aircraft operators from third countries. The Russian side believes that such unilateral actions contradict Article 1 of the Chicago Convention and the ICAO Assembly Resolution which urges Parties involved to engage in negotiations and consultations to reach an agreement on the implementation of market based measures. The Russian side considers unacceptable the implementation of the EU ETS on international aviation and reserves its right to impose adequate measures in case Russian carriers will be included into EU ETS without being at first agreed between relevant authorities.

2. Protocol to amend the Air Transport Agreement

Both sides had an exchange of views about amendments to the Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Russian Federation signed on July 14, 1993 (hereinafter referred to as "the Agreement").

The Russian side presented a Protocol to amend the Agreement. It follows as Annex III. The German side proposed minor modifications to this Russian proposal together with an Attachment to the amending Protocol, in order to accommodate aspects of national aviation policy on ownership and control. It follows as Annex IV. The German side announced that it will communicate the attached proposal to the Russian side via diplomatic channels shortly.

The delegations agreed that the subjects required a more detailed discussion at the next round of negotiations.

RL



3. Modernization of the existing system of utilization of the Transsiberian routes

The German side tabled a proposal for the bilateral implementation of the "Agreed principles on the modernization of the existing system of utilization of the Transsiberian routes". The proposal is attached as Annex V. The Russian side took note of the proposal.

4. New Route Schedules

Both sides discussed the attached proposal of the German side of new Route Schedules for Passenger/Combination Services and for Cargo Services, attached as Annexes VI and VII, which will be discussed during the next round of negotiations in more detail, however, both sides agreed in principle to separate route schedules in the next round of negotiations.

The Russian side proposed to include as additional points in the territory of the Federal Republic of Germany Baden-Baden and Nuremberg as well as Kaliningrad and Chelyabinsk as points in the territory of the Russian Federation. The German side raised the interest in Krasnoyarsk for commercial landings and Bratsk for technical landings.

Both sides agreed on Kaliningrad and Baden-Baden as points in the respective territories of the Contracting Parties on the agreed routes to be included as additional points to the agreed points in the existing Route Schedule as from IATA Summer Season 2012.

5. Code share opportunities

The Russian side proposed to establish the possibility for both sides to not designate the airline for marketing operations using code sharing arrangements for the airlines of both Contracting Parties.

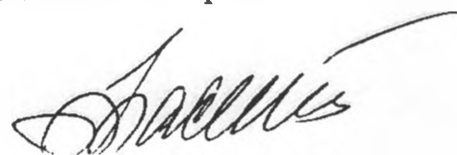
The German side stated its position, that both the operating and marketing carrier in such arrangements require prior designation and proposed as a compromise, that code share services should not be counted against the capacity entitlement of the marketing carrier, and should not be subject to any restrictions with regard to the number of designated airlines.

The Russian side took note of this position.

6. Balanced performance of services

The German side underlined the imbalance in cargo operations regarding 3rd and 4th freedom traffic and the principle of fair and equal opportunity in that respect. The German side noted that the basis is Article 8 (1) of the Air Transport

Per



Agreement. The Russian side noted that there are no provisions in force in the bilateral arrangements covering the above mentioned issue.

7. Next Round of Consultations

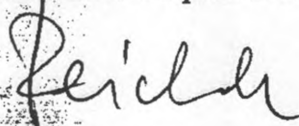
Both sides agreed on a next round of bilateral air transport negotiations to be held not later than at the beginning of August 2012.

8. Entry into Force

This Protocol shall enter into force on the date of its signature.

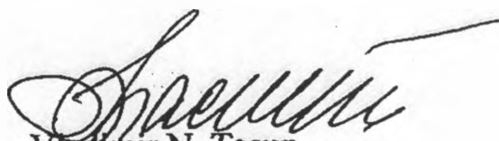
Signed in Munich on February 29, 2012.

For the Aeronautical Authorities of
the Federal Republic of Germany



Gerold Reichle

For the Aeronautical Authorities of
the Russian Federation



Vladimir N. Tasun

**Протокол
о внесении изменений в Соглашение между Правительством
Российской Федерации и Правительством Федеративной Республики
Германии о воздушном сообщении от 14 июля 1993 года**

Правительство Российской Федерации и Правительство Федеративной Республики Германия, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

с целью внесения изменений в Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Федеративной Республики Германии о воздушном сообщении от 14 июля 1993 г. (далее - Соглашение) согласились о нижеследующем:

Статья 1

Внести в Соглашение следующие изменения:

1) статью 1 дополнить подпунктом б) следующего содержания:

"з) "сертификат эксплуатанта" имеет значение, указанное в приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов" к Конвенции;

2) в статье 3:

пункт 4 изложить в следующей редакции:

4) Договаривающиеся Стороны назначают с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам авиапредприятия, образованные на территории своих государств.

Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, если эта Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что авиапредприятие, назначенное другой Договаривающейся Стороной, образовано на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны, имеет действующий в соответствии с законодательством этого государства сертификат эксплуатанта и действительный контроль над этим авиапредприятием осуществляется государством, выдавшим сертификат эксплуатанта.";

3) статью 4 изложить в следующей редакции:

"Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать разрешение на эксплуатацию или приостановить пользование указанными в статье 2 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

Fi

[Handwritten signature]

а) если она убеждена в том, что назначенное авиапредприятие не отвечает требованиям, предусмотренным в пункте 4 статьи 3 настоящего Соглашения;

б) если назначенное авиапредприятие не выполняет требования законодательства государства Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права;

в) если назначенное авиапредприятие каким-либо иным образом не выполняет условия, предусмотренные настоящим Соглашением;

г) если действительный контроль над авиапредприятием, назначенным одной Договаривающейся Стороной, осуществляется государством, во взаимоотношениях с которым у другой Договаривающейся Стороны отсутствует двустороннее соглашение в области воздушного сообщения, и это государство отказало авиапредприятию этой другой Договаривающейся Стороны в использовании прав.";

4) статью 10 изложить в следующей редакции:

"Статья 10 Тарифы

1. Тарифы назначенных авиапредприятий на договорных линиях между территориями государств Договаривающихся Сторон устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, коммерческую выгоду, обоснованную прибыль, класс обслуживания, а также тарифы, применяемые другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь установленный маршрут или его часть.

2. Назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон разрабатывают тарифы самостоятельно.

3. Авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон могут потребовать изменения тарифов в случае:

а) предотвращения установления тарифов на дискриминационной основе;

б) защиты потребителей от непомерно высоких или ограничительных тарифов, установленных вследствие злоупотреблений, связанных с господствующим положением;

в) защиты авиапредприятий от тарифов, искусственно заниженных благодаря прямым или косвенным государственным субсидиям;

г) защиты авиапредприятий от применения тарифов, заниженных вследствие недобросовестной конкуренции.

4. Авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон могут потребовать представления тарифов на утверждение. В этом случае тарифы представляются на утверждение авиационных властей за 30 дней до предполагаемой даты начала их применения.";

5) дополнить статью 15¹ следующего содержания:

fe!

А.А.А.А.А.

"Статья 15"
Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся стандартов безопасности полетов, установленных другой Договаривающейся Стороной, относящихся к летным экипажам, воздушным судам и эксплуатации воздушных судов. Указанные консультации проводятся не позднее 30 дней с даты обращения с такой просьбой.

2. В случае если в результате таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона приходит к выводу о том, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, эффективное соблюдение стандартов безопасности полетов, которые по крайней мере должны соответствовать минимальным стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией, то другая Договаривающаяся Сторона информируется о соответствующих выводах, а также о мерах, которые необходимо принять для обеспечения соответствия указанным минимальным стандартам. Если в течение 15 дней или в течение более длительного срока, который может быть согласован Договаривающимися Сторонами путем обмена письменными уведомлениями по дипломатическим каналам, одна Договаривающаяся Сторона не примет соответствующих действий, это будет являться основанием для применения мер, предусмотренных статьёй 4 настоящего Соглашения.

3. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, любые воздушные суда, эксплуатируемые назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны на установленных маршрутах для осуществления полетов с территории или на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, во время нахождения в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны могут быть подвергнуты досмотру уполномоченными представителями этой Договаривающейся Стороны на борту и в пределах стоянки воздушного судна в целях проведения проверки действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств экипажа, а также соответствия состояния воздушного судна и его оборудования стандартам Международной организации гражданской авиации (далее - рамповая проверка) при условии, что это не вызовет неоправданной задержки.

4. В случае если в результате рамповой проверки или серии рамповых проверок имеются основания полагать, что воздушное судно или условия его эксплуатации не соответствуют стандартам безопасности полетов, установленным в соответствии с Конвенцией, либо отсутствует эффективное техническое обслуживание и не соблюдаются стандарты безопасности полетов, установленные в соответствии с Конвенцией, Договаривающаяся Сторона, проводящая рамповую проверку, вправе в целях реализации статьи 33 Конвенции сделать вывод о том, что требования, в соответствии с которыми были выданы и признаны действительными сертификаты и

fei



свидетельства, касающиеся воздушного судна или членов его экипажа, или требования, в соответствии с которыми судно эксплуатируется, не соответствуют минимальным стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией.

5. Каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить условия разрешения на полеты, предоставленного назначенному авиапредприятию или назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны, если результаты рамповой проверки или серии рамповых проверок, а также препятствие в их проведении, консультации, предусмотренные в пункте 1 настоящей статьи, и прочие факты выявят угрозу безопасности полетов воздушного судна.

6. Любые меры, принятые одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с пунктами 2 или 5 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для принятия этих мер перестает существовать."

Статья 2

Настоящий Протокол вступает в силу с даты получения по дипломатическим каналам последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

Совершено в г. _____ "___" 20__ г. в двух экземплярах, каждый на русском и немецком языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство
Российской Федерации

За Правительство Федеративной
Республики Германия

Protocol amending the Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Russian Federation of July 14, 1993

The Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Russian Federation (hereinafter referred to as "Contracting Parties") amending the Air Transport Agreement between the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Russian Federation of July 14, 1993 (hereinafter referred to as "the Agreement")

have agreed as follows:

Article 1

1. Article 3 of the Agreement shall be amended as follows:

Paragraph 4 sentence 1 of Article 3 of the Agreement shall be deleted and replaced with the following:

"Either Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights granted under Article 2 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that the airline designated by the other Contracting Party:

- a) is established in the territory of the State of that other Contracting Party; or
- b) has a valid Operating Licence and Air Operator Certificate in accordance with the applicable legislation of the State of the designating Contracting Party; or
- c) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation."

2. Article 4 of the Agreement shall be amended as follows:

Sentence 1 of Article 4 of the Agreement shall be deleted and replaced with the following:

"Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization granted in accordance with Article 3 (2) of this Agreement

Per



or to suspend the exercise of the rights granted under Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- a) in any case where it is not satisfied that the airline fulfills the conditions set in Article 3 (4) of the Agreement; or
- b) in case of a failure by that airline to comply with the legislation of the Contracting Party granting these rights; or
- c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
- d) in case effective regulatory control over the airline designated by one Contracting Party is exercised by a State with which the other Contracting Party does not have a bilateral air services agreement and that State has denied traffic rights to the airline designated by that other Contracting Party.”

Article 2

The text of the Attachment to this Protocol shall be appended to the Agreement as an Annex.

Article 3

This Protocol shall enter into force from the date on which both Governments have notified each other that the national requirements for the entry into force of this Protocol have been fulfilled.

Pending entry into force, this Protocol shall from the date of its signature provisionally apply in accordance with the respective national law of the Contracting Parties and on the basis of reciprocity.

Done at ... on ... 2012 in duplicate in the German and Russian languages, all texts being equally authentic.

For the Government of the Federal
Republic of Germany

For the Government of the Russian
Federation

fer



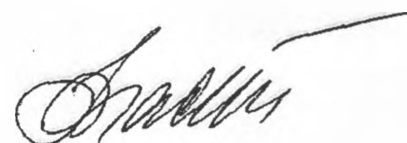
Annex

With reference to Article 3 paragraph 4 sentence 1 of this Agreement the Contracting Parties affirm, that in accordance with their respective national laws, the right of third countries and/or nationals of such states to own and effectively control airlines of the Contracting Parties, respectively, is currently limited to 49.9% of the total equity of the airline.

The rules applicable in the Federal Republic of Germany are currently laid down in the provisions of the Civil Aviation Act (Luftverkehrsgesetz), *inter alia*, § 20 of the Luftverkehrsgesetz.

The rules applicable in the Russian Federation are currently laid down in

fu



Modernization of the existing system of utilization of the Transsiberian routes

With regard to Article 22 (2) of the Air Transport Agreement and in accordance with Number 6 of the Joint Declaration of the Government of the Federal Republic of Germany and the Government of the Russian Federation on the Air Transport Agreement signed on July 14, 1993, both sides agree the following:

Flight operations by the airlines designated by the Contracting Parties on the routes 3, 4 and 5 shall be carried out between the Contracting Parties in accordance with this Protocol and the associated new Route Schedules, which shall apply between the Contracting Parties upon the entry into force of this Protocol.

As of January 1st, 2014, flight operations by the designated airlines of both Contracting Parties on the routes 3, 4 and 5, which are specified in the Route Schedules for the designated airlines, shall no longer be carried out under the relevant conditions laid down in previously signed agreements including the Additional Protocol of 25 April 1988, the Confidential Memorandum of 25 April 1988 including addendums, arrangements between the civil aviation authorities and commercial agreements between designated airlines of both Contracting Parties; they shall cease to have effect and are rendered obsolete as of January 1st, 2014.

Upon the entry into force of this Protocol, newly operated overflight frequencies on agreed specified routes shall not require prior conclusion of a commercial agreement between the designated carriers.

From July 1st, 2012, the right of the airlines designated by one Contracting Party to omit one or more points in the territory of the other Contracting Party shall no longer be subject to any special commercial agreement between designated airlines of both Contracting Parties.

As of January 1st, 2014, any fees and charges applicable for overflying the territories of the Contracting Parties, respectively, shall be cost-related, transparent and not leading to discrimination between foreign airlines.

Re



**Route Schedule (Passenger/Combination Services)
German proposal of February 14, 2012**

I. Routes operated by designated airlines of the Federal Republic of Germany:

Points in the territory of the Federal Republic of Germany	Intermediate points	Points in the territory of the Russian Federation	Points beyond
1. Points in the Federal Republic of Germany	Any points	16 points at free choice	--
2. Points in the Federal Republic of Germany	Any points	16 of the points mentioned under 1	Points in third countries with the exception of Japan, Korea and China
3. Points in the Federal Republic of Germany	--	--	Points in Japan
4. Points in the Federal Republic of Germany	--	--	Points in China
5. Points in the Federal Republic of Germany	--	--	Points in Korea

II. Routes operated by designated airlines of the Russian Federation:

Points in the territory of the Russian Federation	Intermediate Points	Points in the territory of the Federal Republic of Germany	Points beyond
1. Points in the Russian Federation	Any points	16 points at free choice	
2. Points in the Russian Federation	Any points	16 of the points mentioned under 1	Points in third countries

fu

[Handwritten signature]

- III. a) The designated airlines may omit one or more points on a specified route at their discretion.
- b) Unless otherwise agreed, the flights on the specified routes shall begin at points in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.
- c) Unless otherwise agreed, the designated airlines may use any intermediate points or points beyond on routes 1 and 2.
- d) On the routes 2 the first landing point after flying over the respective territories of the Contracting Parties shall be deemed to be point beyond.
- e) The designated airlines of one Contracting Party may combine several points in the territory of the other Contracting Party mentioned in the Route Schedule without exercising cabotage rights.
- f) The right of the designated airlines of one Contracting Party to carry Passengers, cargo and mail between points in the territory of the other Contracting Party and to points in third countries shall be the subject of agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
- g) Flight operations by the designated airlines of the Contracting Parties on the routes 3, 4 and 5 shall be carried out between the Contracting Parties in accordance with the "Agreed principles of the Modernisation of the existing system of utilization of the Transsiberian routes" between the European Union and the Russian Federation, done by exchange of letters on November 07, 2011 and December 01, 2011.
- h) Charter flights, additional flights and special flights may be carried out upon previous application by the designated airline; the applications shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latest 48 hours prior to the take-off of the aircraft. Non-working days and holidays are to be taken into account.

Fi



**Route Schedule (Cargo Services)
German proposal of February 14, 2012**

I. Routes operated by designated airlines of the Federal Republic of Germany:

Points in the territory of the Federal Republic of Germany	Intermediate points	Points in the territory of the Russian Federation	Points beyond
1. Points in the Federal Republic of Germany	Any points	16 points at free choice	--
2. Points in the Federal Republic of Germany	Any points	16 of the points mentioned under 1	Points in third countries with the exception of Japan, Korea and China
3. Points in the Federal Republic of Germany	--	Any points	Points in Japan
4. Points in the Federal Republic of Germany	--	Any points	Points in China
5. Points in the Federal Republic of Germany	--	Any points	Points in Korea

II. Routes operated by designated airlines of the Russian Federation:

Points in the territory of the Russian Federation	Intermediate Points	Points in the territory of the Federal Republic of Germany	Points beyond
1. Points in the Russian Federation	Any points	16 points at free choice	
2. Points in the Russian Federation	Any points	16 of the points mentioned under 1	Points in third countries

fu

[Handwritten signature]

- III. a) The designated airlines may omit one or more points on a specified route at their discretion.
- b) Unless otherwise agreed, the flights on the specified routes shall begin at points in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.
- c) Unless otherwise agreed, the designated airlines may use any intermediate points or points beyond on routes 1 and 2.
- d) On the routes 2 the first landing point after flying over the respective territories of the Contracting Parties shall be deemed to be point beyond.
- e) The designated airlines of one Contracting Party may combine several points in the territory of the other Contracting Party mentioned in the Route Schedule without exercising cabotage rights.
- f) The right of the designated airlines of one Contracting Party to carry cargo and mail between points in the territory of the other Contracting Party and to points in third countries shall be the subject of agreements between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
- g) The designated airlines of the Contracting Parties may use any points on the routes 3, 4 and 5 to land in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes and for taking on or discharging cargo and mail on a commercial basis, without traffic rights between points in the territory of the other Contracting Party and points in third countries.
- h) Flight operations by the designated airlines of the Contracting Parties on the routes 3, 4 and 5 shall be carried out between the Contracting Parties in accordance with the "Agreed principles of the Modernisation of the existing system of utilization of the Transsiberian routes" between the European Union and the Russian Federation, done by exchange of letters on November 07, 2011 and December 01, 2011.

fu



- i) Charter flights, additional flights and special flights may be carried out upon previous application by the designated airline; the applications shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latest 48 hours prior to the take-off of the aircraft. Non-working days and holidays are to be taken into account.