

No. 50321*

**Hong Kong Special Administrative Region (under authorization by the Government of the People's Republic of China)
and
Russian Federation**

Air services agreement between the Government of Hong Kong Special Administration Region of the People's Republic of China and the Government of the Russian Federation (with annex and exchange of notes). Hong Kong, 22 January 1999

Entry into force: *provisionally on 22 January 1999 by signature and definitively on 1 June 2010 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English and Russian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 24 January 2013*

Note: *See also annex A, No. 50321.*

**No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.*

**Région administrative spéciale de Hong-Kong (par autorisation du Gouvernement de la République populaire de Chine)
et
Fédération de Russie**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la Fédération de Russie (avec annexe et échange de notes). Hong-Kong, 22 janvier 1999

Entrée en vigueur : *provisoirement le 22 janvier 1999 par signature et définitivement le 1er juin 2010 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais et russe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Chine, 24 janvier 2013

Note : Voir aussi annexe A, No. 50321.

- * Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION
OF THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA AND
THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION**

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People’s Republic of China (“the Hong Kong Special Administrative Region”) and the Government of the Russian Federation (hereinafter referred to as the “Contracting Parties”),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the Russian Federation,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term “aeronautical authorities” means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Secretary for Economic Services or the Director of Civil Aviation, and in the case of the Russian Federation, the Federal Aviation Authority of Russia, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (c) the term “area” in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Russian Federation means the territory of the Russian Federation in accordance with the definition of “territory” contained in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;
- (d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;
- (e) the term “tariff” means one or more of the following:
 - (i) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage, and cargo (excluding mail), on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
 - (ii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and
 - (iii) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services;
- (f) the term “user charge” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation

facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

- (g) the term “Agreement” means this Agreement and the Annex hereto, which is an integral part of the Agreement, and any amendments to it or to this Agreement.

ARTICLE 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively.
- (2) Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the following rights on the specified routes in respect of its international air services:
- (a) the right to fly across its area without landing;
 - (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(3) While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (2) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(4) Nothing in paragraph (3) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Russian Federation or nationals of the Russian Federation.

- (b) The Government of the Russian Federation shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3 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 those rights:

- (a) (i) in the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Russian Federation or nationals of the Russian Federation;
- (ii) in the case of the Government of the Russian Federation, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place

of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

- (b) in case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline

shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and
 - (c) the requirements of through airline operation.
- (4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 7

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties on any agreed services shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(3) Any tariff referred to in the provisions of paragraph (2) above shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(6) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (5) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

(7) Subject to paragraph (8) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(8) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (7) of this Article:

- (a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
- (b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(9) No tariff shall come into force if it has not been approved or if it has not been deemed to have been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

ARTICLE 8

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, customs taxes, and similar customs fees and customs charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) and the necessary documents of a designated airline of one Contracting Party including air tickets and air waybills, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, customs taxes, and similar

customs fees and customs charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party. Charges for storage and customs clearance may be levied in respect of the regular equipment and the other items referred to in this paragraph in accordance with the relevant legislation of each Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions from all customs duties, customs taxes, and similar customs fees and customs charges provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions from all customs duties, customs taxes, and similar customs fees and customs charges provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempted from customs duties and other similar taxes on arrival or departure.

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic

consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

Conversion and Transfer of Revenue

(1) Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by the said designated airlines in connection with the operation of international air services, including sales.

(2) Such transfer shall be effected in a freely convertible currency at the rate of exchange which is in effect either at the time such revenues are presented for conversion and remittance or on the day of transfer, as the case may be, in accordance with the relevant legislation of the Contracting

Party from which the transfer is effected, and shall not be subject to any charges except normal banking charges.

ARTICLE 12

Avoidance of Double Taxation

(1) Income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including participation in a pool service, a joint air transport operation or an international operating agency, which are subject to tax in the area of that Contracting Party, shall be taxable only in the area of that Contracting Party.

(2) Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the area of that Contracting Party.

(3) Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft derived by an airline of one Contracting Party shall be taxable only in the area of that Contracting Party.

(4) For the purposes of this Article:

(a) the term "income or profits" includes revenues and gross receipts from the operation of aircraft for the carriage of persons, livestock, personal belongings, goods, mail or merchandise in international traffic including:

(i) the charter or rental of aircraft;

(ii) the sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, either for the airline itself or for any other airline; and

(iii) interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic;

- (b) the term “international traffic” means any carriage by an aircraft except when such carriage is solely between places in the area of the other Contracting Party;
 - (c) the term “airline of one Contracting Party” means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and, in the case of the Russian Federation, an airline the substantial ownership and effective control of which are vested in the Government of the Russian Federation or nationals of the Russian Federation;
 - (d) the term “competent authority” means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions, and, in the case of the Russian Federation, the Ministry of Finance of the Russian Federation or its authorised representative.
- (5) The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 16 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.
- (6) This Article shall enter into force on the date of the last written notification confirming that the Contracting Parties have fulfilled all the internal procedures for the entry into force of this Article and the Article shall be applied:
- (a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which the Article enters into force;
 - (b) in the Russian Federation, for any tax year or period beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which the Article enters into force.

(7) Where either Contracting Party notifies to the other Contracting Party the termination of this Agreement under Article 18, this Article shall cease to have effect:

- (a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which the notice of termination is given;
- (b) in the Russian Federation, for any tax year or period beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which the notice of termination is given.

(8) The provisions of Article 18 (Termination) and Article 20 (Entry into Force) shall not be applicable to this Article.

(9) This Article shall cease to have effect in the event that an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, providing for similar exemptions to those in this Article, enters into force between the Contracting Parties.

ARTICLE 13

Airline Representation and Air Transportation Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation on their own transportation documents in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

ARTICLE 14

User Charges

(1) In making user charges or permitting them to be made, the Contracting Parties shall act in conformity with Article 15 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 15

Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation between aeronautical authorities.

(2) If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled directly between the Contracting Parties.

(3) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute in accordance with paragraph (2) above, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

- (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(4) The tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. In doing so, the tribunal shall have regard to the need to complete its deliberations as expeditiously as possible.

(5) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(6) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Amendment

(1) Any amendments to this Agreement other than the Annex shall enter into force on the date of the last written notification confirming that the Contracting Parties have fulfilled all the internal procedures for their entry into force.

(2) Any amendments to the Annex shall enter into force on the date of the last written notification by the aeronautical authorities of the Contracting Parties confirming that all the internal procedures for their entry into force, if required, have been fulfilled.

ARTICLE 18

Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the expiry of this period.

ARTICLE 19

**Registration with the
International Civil Aviation Organization**

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20

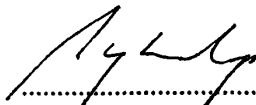
Entry into Force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force on the date of the last written notification confirming that the Contracting Parties have fulfilled all the internal procedures for the entry into force of this Agreement.

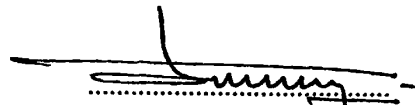
In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Hong Kong this 22nd day of January 1999 in the English and Russian languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the Hong Kong
Special Administrative Region of the
People's Republic of China:


.....
Stephen IP Shu Kwan

For the Government of the
Russian Federation:


.....
Gennady N. ZAITSEV

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region - intermediate points - points in the Russian Federation - points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in the Russian Federation in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the Russian Federation or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Russian Federation:

Points in the Russian Federation - intermediate points - Hong Kong Special Administrative Region - points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Russian Federation may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in the Russian Federation in any order, and intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the Russian Federation.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served.

[RUSSIAN TEXT – TEXTE RUSSE]

СОГЛАШЕНИЕ

между Правительством Специального административного района Гонконга, Китайской народной республики и Правительством Российской Федерации
о воздушном сообщении

Правительство Специального административного района Гонконга, Китайской народной республики ("Специального административного района Гонконга") и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами",

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между Специальным административным районом Гонконга и Российской Федерацией,

согласились о нижеследующем:

Статья 1 Определения

Для целей настоящего Соглашения, если в контексте не предусматривается иное:

- (a) термин "авиационные власти" означает в отношении Специального административного района Гонконга - Секретаря Экономических Служб или Директора гражданской авиации и в отношении Российской Федерации - Федеральную Авиационную Службу России или в обоих случаях любое лицо либо организацию, уполномоченных осуществлять функции, выполняемые в настоящее время указанными властями;
- (b) термин "назначенное авиапредприятие" означает авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;
- (c) термин "район" в отношении Специального административного района Гонконга означает остров Гонконг, Колун и Новые Территории в отношении Российской Федерации - территорию Российской Федерации в соответствии с определением "территории", содержащимся в статье 2 Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года;
- (d) термины "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года;
- (e) термин "тариф" означает следующее:
 - (i) ставки, взимаемые авиапредприятием за перевозку пассажиров, багажа и груза (исключая почту) при осуществлении регулярного воздушного сообщения, а также ставки и условия их применения при предоставлении других дополнительных услуг;

- (ii) условия, определяющие использование или применение любых таких ставок или выплат, в том числе и за предоставление льгот; и
- (iii) размер комиссионных, выплачиваемых авиапредприятием агенту за продажу билетов или оформление грузовых авианакладных для осуществления перевозок в регулярном воздушном сообщении;
- (f) термин "сборы с пользователей" означает установленные или разрешенные к оплате компетентными властями сборы за пользование авиапредприятиями аэропортовыми и авиационными средствами, включая соответствующие услуги и средства для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и груза;
- (g) термин "Соглашение" означает настоящее Соглашение и Приложение к нему, составляющее неотъемлемую часть Соглашения, и любые поправки к нему или к настоящему Соглашению.

Статья 2
Положения Чикагской Конвенции, применимые к
международному воздушному сообщению

При применении настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны будут действовать в соответствии с положениями Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включающей в себя Приложения и любые поправки к Конвенции или ее Приложениям, применимые к обеим Договаривающимся Сторонам в той степени, в которой эти положения применимы к международному воздушному сообщению.

Статья 3
Предоставление прав

- (1) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях осуществления международного воздушного сообщения по маршрутам, указанным в соответствующих Разделах Приложения к настоящему Соглашению. Такие линии и маршруты именуется в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты".
- (2) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны следующие права на установленных маршрутах в отношении международного воздушного сообщения:
 - (a) совершать пролет ее района без посадки;
 - (b) совершать остановки в ее районе с некоммерческими целями.
- (3) Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам будут иметь

дополнительно к правам, указанным в пункте (2) настоящей статьи, право совершать посадки в районе другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и выгрузки пассажиров и груза, включая почту, перевозимых отдельно или комбинировано.

- (4) Ничто в пункте (3) настоящей статьи не будет рассматриваться как предоставление права назначенным авиапредприятиям одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров и груз, включая почту, для их перевозки между пунктами в районе другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

Статья 4

Назначение и предоставление разрешений

- (1) Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить одно или более авиапредприятий с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону, а также изменить или отозвать такие назначения.
- (2) По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов (3) и (4) настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию.
- (3) (a) Правительство Специального административного района Гонконга будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте (2) настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые оно сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда оно не убеждено в том, что существенное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Правительству Российской Федерации или ее гражданам.
- (b) Правительство Российской Федерации будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте (2) настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые оно сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда оно не убеждено в том, что это авиапредприятие зарегистрировано и его основное место деятельности находится в Специальном административном районе Гонконге.
- (4) Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и разумно применяемыми этими властями при осуществлении международного воздушного сообщения.

- (5) Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что к авиапредприятию будут применяться положения настоящего Соглашения.

Статья 5

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

- (1) Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать или приостановить действие разрешения на использование прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, предоставленных любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав:
- (a) (i) в отношении Правительства Специального административного района Гонконга - в любом случае, если оно не убеждено в том, что существенное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Правительству Российской Федерации или ее гражданам;
- (ii) в отношении Правительства Российской Федерации - в любом случае, если оно не убеждено в том, что это авиапредприятие зарегистрировано и его основное место деятельности находится в Специальном административном районе Гонконге;
- (b) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права, или
- (c) если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.
- (2) Если только немедленное аннулирование, приостановление действия разрешения или требование выполнения условий, указанных в пункте (1) настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации с другой Договаривающейся Стороной.

Статья 6

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

- (1) Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.
- (2) При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны должны принимать во внимание интересы назначенных авиапредприятий другой Договаривающейся Стороны, с тем, чтобы

не нанести ущерба перевозкам последних, которые эксплуатируют авиалинию по этому же маршруту или его части.

- (3) Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны как можно полнее соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам и должны иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров и груза, включая почту, начинающихся или заканчивающихся в районе Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие. Условия перевозки пассажиров и груза, включая почту, на установленных маршрутах, с погрузкой и выгрузкой в иных, чем в районах Договаривающихся Сторон, пунктах, должны определяться с учетом общих принципов, согласно которым емкости должны зависеть от:
- (a) потребностей в перевозках в и из района Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;
 - (b) потребностей в перевозках того района, через который проходит договорная линия, принимая во внимание иное воздушное сообщение, осуществляемое авиапредприятиями государств, включающих в себя этот район; и
 - (c) потребностей в транзитных перевозках.
- (4) Емкости, выделяемые на установленных маршрутах, будут периодически совместно определяться авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 7 Тарифы

- (1) Тарифы, взимаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон на любой договорной линии, должны утверждаться авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон и устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, интересы пользователей, разумную прибыль и тарифы других авиапредприятий, эксплуатирующих тот же маршрут или его часть.
- (2) Тарифы, указанные в пункте (1) настоящей статьи, могут согласовываться между назначенными авиапредприятиями, которые могут проводить консультации с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими тот же маршрут или его часть до представления тарифов на утверждение. Тем не менее, ничто не будет препятствовать назначенному авиапредприятию предложить, а авиационным властям Договаривающихся Сторон утвердить любой предложенный тариф, если это авиапредприятие не смогло согласовать данный тариф с другими назначенными авиапредприятиями или, если не имеется других назначенных авиапредприятий, эксплуатирующих тот же маршрут. Ссылки в настоящем и вышеуказанном пунктах на термин "тот же маршрут" относятся к эксплуатируемому маршруту, а не к установленному маршруту.

- (3) Любой тариф, указанный в пункте (2) настоящей статьи, должен быть представлен назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями авиационным властям Договаривающихся Сторон для его утверждения в той форме, которая применяется авиационными властями соответствующей Договаривающейся Стороны. Тариф должен быть представлен не позднее 60 дней (или в более короткие сроки по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон) до даты начала его применения. Предложенный тариф будет рассматриваться авиационными властями Договаривающейся Стороны со дня его получения.
- (4) Любой предложенный тариф может быть утвержден авиационными властями одной из Договаривающихся Сторон в любое время, при условии, что он представлен на рассмотрение в соответствии с пунктом (3) настоящей статьи, и тариф будет считаться утвержденным авиационными властями этой Договаривающейся Стороны, если в течение 30 дней (или более короткого срока по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон) с даты представления тарифа на утверждение, авиационные власти одной Договаривающейся Стороны не направят авиационным властям другой Договаривающейся Стороны в письменном виде уведомление о том, что предложенный тариф не утвержден.
- (5) В случае, если в соответствии с положениями пункта (4) настоящей статьи было дано уведомление о не утверждении тарифа, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф совместно. С этой целью одна из Договаривающихся Сторон в течение 30 дней с даты направления уведомления о не утверждении тарифа может обратиться с предложением о проведении консультаций между авиационными властями Договаривающихся Сторон, которые должны быть проведены в течение 30 дней с даты получения другой Договаривающейся Стороной в письменном виде такого предложения.
- (6) Если тариф не утвержден авиационными властями одной из Договаривающихся Сторон в соответствии с пунктом (4) настоящей Статьи, и если авиационные власти Договаривающихся Сторон не смогли установить тариф совместно в соответствии с пунктом (5) настоящей статьи, то разногласия могут быть урегулированы в соответствии с положениями статьи 16 настоящего Соглашения.
- (7) При условии соблюдения пункта (8) настоящей статьи, тариф, установленный в соответствии с положениями настоящей статьи, будет оставаться в силе до установления нового тарифа.
- (8) При отсутствии договоренности между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон в отношении срока действия тарифа, действие тарифа не может быть продлено в соответствии с пунктом (7) настоящей статьи:
 - (a) на период более 12 месяцев в отношении тарифа, срок действия которого определен;

- (6) на период более 12 месяцев в отношении тарифа, срок действия которого не определен, с даты представления назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны авиационным властям Договаривающихся Сторон нового тарифа.
- (9) Ни один тариф не должен вступить в силу, если он не будет утвержден или не будет считаться утвержденным авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон.

Статья 8 **Таможенные пошлины**

- (1) Воздушные суда, эксплуатируемые в международном воздушном сообщении назначенными авиапредприятиями одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное оборудование, запасы топлива и смазочных материалов, расходуемые технические запасы, запасные части, включая двигатели, и бортовые запасы (включая, но не ограничиваясь такими товарами как продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов при их прибытии будут освобождаться другой Договаривающейся Стороной, на основе взаимности, от всех таможенных пошлин, таможенных налогов и других подобных таможенных платежей и таможенных сборов, не основанных на стоимости предоставленного по прибытии обслуживания, при условии, что такое табельное оборудование и другие такие материалы остаются на борту воздушного судна.
- (2) Табельное оборудование, запасы топлива и смазочных материалов, расходуемые технические запасы, запасные части, включая двигатели и бортовые запасы (включая, но не ограничиваясь такими товарами как продукты питания, напитки и табачные изделия) и принадлежащая назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны необходимая документация, включая авиабилеты и авианакладные, ввезенные в район другой Договаривающейся Стороны этим назначенным авиапредприятием или по его поручению, или взятые на борт прибывшего воздушного судна, эксплуатируемого этим назначенным авиапредприятием, будут освобождаться другой Договаривающейся Стороной, на основе взаимности, от всех таможенных пошлин, таможенных налогов и других подобных таможенных платежей и таможенных сборов, не основанных на стоимости предоставленного по прибытии обслуживания, даже если такое табельное оборудование и такие материалы будут использоваться на любом участке маршрута в пределах района другой Договаривающейся Стороны. Сборы за хранение и таможенное оформление будут взиматься в отношении табельного оборудования и других материалов, указанных в настоящем пункте, в соответствии с действующим законодательством каждой Договаривающейся Стороны.
- (3) Табельное оборудование и другие материалы, указанные в пунктах (1) и (2) настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей другой Договаривающейся Стороны.

- (4) Табельное оборудование и другие материалы, указанные в пункте (1) настоящей статьи, могут быть выгружены в районе другой Договаривающейся Стороны с согласия таможенных властей этой другой Договаривающейся Стороны. В этом случае такое табельное оборудование и такие материалы будут, на основе взаимности, освобождаться от таможенных пошлин, таможенных налогов и других подобных таможенных платежей и таможенных сборов, указанных в пункте (1) настоящей статьи до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами. Таможенные власти этой другой Договаривающейся Стороны, тем не менее, могут потребовать, чтобы до этого момента такое табельное оборудование и такие материалы находились под их контролем или наблюдением.
- (5) Освобождение от таможенных пошлин, таможенных налогов и других подобных таможенных платежей и таможенных сборов, указанное в настоящей статье, будет также применяться и в случаях, когда назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны заключило соглашения с другим авиапредприятием или авиапредприятиями для займа и передачи в районе другой Договаривающейся Стороны табельного оборудования и других материалов, указанных в пунктах (1) и (2) настоящей статьи, при условии, что этому другому авиапредприятию или авиапредприятиям предоставлено подобное освобождение этой другой Договаривающейся Стороной.
- (6) Багаж и груз, следующие прямым транзитом через район Договаривающейся Стороны, будут освобождаться от таможенных пошлин и других подобных налогов по прибытии или отправлении.

Статья 9 **Авиационная безопасность**

- (1) Каждая Договаривающаяся Сторона подтверждает, что взятое ею по отношению к другой Договаривающейся Стороне обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Каждая Договаривающаяся Сторона действует в соответствии с положениями об авиационной безопасности Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г. и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г.
- (2) Каждая Договаривающаяся Сторона оказывает другой Договаривающейся Стороне, по её просьбе, всю необходимую помощь в предотвращении незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.
- (3) Договаривающиеся Стороны обязуются в своих взаимоотношениях действовать в соответствии с положениями по авиационной безопасности, устанавливаемыми

Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944г. Каждая Договаривающаяся Сторона будет требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов ее регистрации, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится в ее районе, и эксплуатанты международных аэропортов в ее районе действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

- (4) Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения упомянутых в пункте (3) настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее района. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах своего района для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.
- (5) Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, каждая Договаривающаяся Сторона оказывает другой Договаривающейся Стороне помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 10

Предоставление статистических данных

Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны предоставляют, по запросу авиационных властей другой Договаривающейся Стороны, статистические данные или иную соответствующую информацию, которая может быть запрошена ими с целью пересмотра емкостей, используемых на договорных линиях назначенными авиапредприятиями этой Договаривающейся Стороны. Такие статистические данные должны включать всю информацию, касающуюся перевозок на договорных линиях, осуществляемых этими авиапредприятиями, а также пункты назначения и отправления при выполнении этих перевозок.

Статья 11

Конвертирование и перевод доходов

- (1) Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется предоставлять назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право свободного

перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими авиапредприятиями при осуществлении международного воздушного сообщения, включая продажи.

- (2) Такой перевод будет осуществляться в свободно конвертируемой валюте по обменному курсу, действующему либо в день, когда суммы прибыли были представлены для конвертации и перевода, либо в день перевода, в соответствии с действующим законодательством той Договаривающейся Стороны, из которой осуществляется перевод, который не будет подлежать взиманию каких-либо сборов, за исключением обычно применяемых банковских сборов.

Статья 12

Избежание двойного налогообложения

- (1) Доходы или прибыль, полученные авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны от эксплуатации воздушных судов в международных перевозках, включая участие в пуле, совместной деятельности в области воздушного транспорта или в международной организации по эксплуатации транспортных средств, которые подлежат налогообложению в районе этой Договаривающейся Стороны, должны облагаться налогами только в районе этой Договаривающейся Стороны.
- (2) Капитал и имущество, принадлежащие авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны и относящиеся к эксплуатации воздушных судов в международных перевозках, должны облагаться налогами только в районе этой Договаривающейся Стороны.
- (3) Доходы от отчуждения воздушного судна, используемого в международных перевозках и движимого имущества, связанного с эксплуатацией такого воздушного судна, полученные авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, должны облагаться налогами только в районе этой Договаривающейся Стороны.
- (4) Для целей настоящей статьи:
 - (a) термин "доходы или прибыль" включает доходы и выручку от эксплуатации воздушного судна по перевозке пассажиров, личных вещей, домашнего скота, товаров, почты или изделий при осуществлении международных перевозок, включая выручку от:
 - (i) чартера или аренды воздушного судна;
 - (ii) продажи билетов или аналогичных документов и предоставления услуг, связанных с такой перевозкой, самим авиапредприятием или любым другим авиапредприятием; и
 - (iii) проценты от вкладов, прямо связанных с эксплуатацией воздушного судна в международных перевозках;

- (b) термин "международная перевозка" означает любую перевозку при использовании воздушного судна, за исключением тех случаев, когда такая перевозка осуществляется исключительно между пунктами в районе другой Договаривающейся Стороны;
- (c) термин "авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны" означает в отношении Специального административного района Гонконга авиапредприятие, созданное и имеющее основное место деятельности на территории Специального административного района Гонконга и, в отношении Российской Федерации, - авиапредприятие, основное владение и действительный контроль над которым осуществляется Правительством Российской Федерации или гражданами Российской Федерации;
- (d) термин "компетентный орган" означает в отношении Специального административного района Гонконга Комиссара Службы внутренних доходов или его уполномоченного представителя, или любое лицо или организацию, уполномоченных Комиссаром исполнять какие-либо в существующей практике функции Комиссара, или сходные функции, и в отношении Российской Федерации - Министерство финансов Российской Федерации или его уполномоченного представителя.
- (5) Компетентные органы Договаривающихся Сторон обязуются путем консультаций стремиться разрешать по взаимному согласию любые разногласия по толкованию и применению настоящей статьи. Статья 16 (Разрешение споров) не будет применяться к любому из таких разногласий.
- (6) Настоящая статья вступает в силу с даты последнего письменного уведомления, подтверждающего, что Договаривающиеся Стороны выполнили все внутренние процедуры, необходимые для вступления в силу данной статьи, и в таком случае положения настоящей Статьи будут действовать:
- (a) в Специальном административном районе Гонконге - в любой оценочный год, начинающийся первого или после первого апреля календарного года, следующего за годом, в котором настоящая статья вступает в силу;
- (b) в Российской Федерации - в любой налоговый год или период, начинающийся первого января или после первого января календарного года, следующего за годом, в котором настоящая статья вступает в силу.
- (7) Если любая Договаривающаяся Сторона уведомит другую Договаривающуюся Сторону о прекращении действия настоящего Соглашения в соответствии со статьей 18, положения настоящей статьи прекращают действовать:
- (a) в Специальном административном районе Гонконге - в любой оценочный год, начинающийся первого или после первого апреля календарного года, следующего за годом, в котором передано уведомление о прекращении действия;
- (b) в Российской Федерации - в любой налоговый год или период, начинающийся первого или после первого января календарного года,

следующего за годом, в котором передано уведомление о прекращении действия.

- (8) Положения статьи 18 (Прекращение действия) и статьи 20 (Вступление в силу) не будут применяться по отношению к положениям настоящей статьи.
- (9) Настоящая статья прекращает свое действие в случае вступления в силу заключенного между Договаривающимися Сторонами соглашения об избежании двойного налогообложения в отношении налогов на доходы, содержащего исключения, аналогичные тем, которые указаны в настоящей статье.

Статья 13 **Представительства авиапредприятий и продажа перевозок**

- (1) Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны имеют право в соответствии с законами и правилами другой Договаривающейся Стороны, касающимися въезда, пребывания и трудоустройства, направить и содержать в районе другой Договаривающейся Стороны свой административный, технический и обслуживающий персонал, необходимый для осуществления авиационных перевозок.
- (2) Назначенные авиапредприятия каждой Договаривающейся Стороны имеют право продажи перевозок по своим собственным перевозочным документам в районе другой Договаривающейся Стороны непосредственно или через агентов в соответствии с законами и правилами этой другой Договаривающейся Стороны.

Статья 14 **Сборы с пользователей**

- (1) Договаривающиеся Стороны при взимании сборов с пользователей или выдаче разрешений на их взимание действуют в соответствии со статьей 15 Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года.
- (2) Каждая Договаривающаяся Сторона содействует проведению консультаций по вопросам сборов с пользователями между своими компетентными органами, взимающими платежи, и авиапредприятиями, пользующимися предоставляемыми этими органами услугами и средствами, или, если это практикуется – организациями, представляющими эти авиапредприятия. Уведомление о предполагаемом изменении сборов должно быть направлено назначенным авиапредприятиям заблаговременно с тем, чтобы позволить им выразить свое мнение до того, как эти изменения будут внесены. Каждая Договаривающаяся Сторона должна содействовать проведению обмена соответствующей информацией о сборах с пользователей между компетентными в вопросах сборов властями и такими пользователями.

Статья 15 **Консультации**

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить проведение консультаций относительно выполнения, толкования, применения или изменения настоящего Соглашения. Такие консультации, которые могут быть проведены между авиационными властями Договаривающихся Сторон, должны начаться не позднее, чем через 60 дней с даты получения другой Договаривающейся Стороной в письменной форме запроса на их проведение, если иное не будет согласовано между Договаривающимися Сторонами.

Статья 16 **Разрешение споров**

- (1) В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны, в первую очередь, будут стремиться разрешить его путем прямых переговоров между авиационными властями Договаривающихся Сторон.
- (2) Если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет решаться непосредственно между Договаривающимися Сторонами.
- (3) В случае, если Договаривающиеся Стороны не достигнут урегулирования спора в соответствии с пунктом (2), спор по согласованию между ними может быть передан ими на рассмотрение любого лица или организации или, по просьбе любой Договаривающейся Стороны, на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, который должен проводиться в следующем порядке:
 - (а) каждая Договаривающаяся Сторона назначает арбитра в течение 30 дней с даты получения одной Договаривающейся Стороной от другой запроса на рассмотрение спора в арбитраже. В течение последующих 60 дней с даты их назначения, оба арбитра, по взаимному согласию между ними, должны назначить третьего арбитра - Президента арбитража, который должен быть гражданином государства, являющегося нейтральным в споре;
 - (б) если в течение вышеуказанных сроков какое-то назначение не было осуществлено, каждая Договаривающаяся Сторона может обратиться к Президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой произвести в течение 30 дней необходимые назначения. Если Президент Совета Международной организации гражданской авиации является гражданином государства, которое не может рассматриваться как нейтральное в споре, то произвести необходимое назначение будет предложено старшему вице-президенту Совета Международной организации гражданской авиации, который не был отклонен по этому признаку.
- (4) Арбитраж самостоятельно определяет пределы своей компетенции и устанавливает свои собственные процедуры. При этом арбитраж должен исходить

из необходимости завершения рассмотрения процедурных вопросов в возможно короткие сроки.

- (5) Решение арбитража является обязательным для обеих Договаривающихся Сторон.
- (6) Каждая Договаривающаяся Сторона несет расходы по участию ее арбитра в разбирательстве. Другие расходы арбитража распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

Статья 17 Поправки

- (1) Любые поправки к настоящему Соглашению иные, чем к Приложению, вступают в силу с даты последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами всех внутригосударственных процедур, необходимых для вступления их в силу.
- (2) Любые поправки к Приложению вступают в силу с даты последнего письменного уведомления о выполнении авиационными властями Договаривающихся Сторон всех внутригосударственных процедур, необходимых для вступления их в силу.

Статья 18 Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить письменно другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Настоящее Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения уведомления другой Договаривающейся Стороной, если только уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию до истечения этого периода.

Статья 19 Регистрация Соглашения в Международной организации гражданской авиации

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

Статья 20 Вступление в силу

Настоящее Соглашение будет временно применяться с даты его подписания и вступит в силу с даты последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами всех внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу настоящего Соглашения.

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

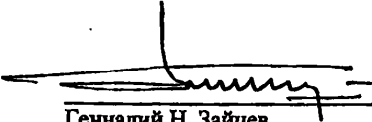
Совершено в Гонконге 22-го числа января месяца 1999 года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

**За Правительство
Специального административного
района Гонконга, Китайской
народной республики**



Стивен Ип Шу Кван

**За Правительство
Российской Федерации**



Геннадий Н. Зайцев

Приложение

Таблица маршрутов

Раздел 1

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями Специального административного района Гонконга:

Специальный административный район Гонконг - промежуточные пункты - пункты в Российской Федерации - пункты за пределами.

Примечания:

1. Пункты, используемые на установленных маршрутах, будут совместно определяться авиационными властями Договаривающихся Сторон.

2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия Специального административного района Гонконга могут на любом или всех своих рейсах опускаться любой из пунктов на указанных маршрутах, использовать промежуточные пункты, пункты в Российской Федерации и пункты за пределами в любом порядке при условии, что договорные линии на этих маршрутах начинаются в Специальном административном районе Гонконге.

3. Без права перевозок из промежуточных пунктов и пунктов за пределами в пункты Российской Федерации и обратно, если иное не определено совместно между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

4. Пункты в континентальном Китае не могут быть использованы.

Раздел 2

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями Российской Федерации:

Пункты в Российской Федерации - промежуточные пункты – Специальный административный район Гонконг - пункты за пределами.

Примечания:

1. Пункты, используемые на установленных маршрутах, будут совместно определяться авиационными властями Договаривающихся Сторон.
2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия Российской Федерации могут на любом или всех своих рейсах опускать любой из пунктов на указанных маршрутах, использовать промежуточные пункты, пункты в Российской Федерации и пункты за пределами в любом порядке при условии, что договорные линии на этих маршрутах начинаются в Российской Федерации.
3. Без права перевозок из промежуточных пунктов и пунктов за пределами в Специальный административный район Гонконг и обратно, если иное не будет определено совместно авиационными властями Договаривающихся Сторон.
4. Пункты в континентальном Китае не могут быть использованы.