

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Гонконга о воздушном сообщении

Постановление · № 682 · от 09.06.1997 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 9 июня 1997 г. N 682

г. Москва

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Гонконга о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации постановляет:

Одобрить представленный Федеральной авиационной службой России согласованный с Министерством иностранных дел Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации, Государственным таможенным комитетом Российской Федерации и предварительно проработанный с Гонконгской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Гонконга о воздушном сообщении (прилагается).

Поручить Федеральной авиационной службе России по достижении договоренности с Гонконгской Стороной подписать от имени Правительства Российской Федерации указанное Соглашение, разрешив вноситься в прилагаемый проект изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.

Председатель Правительства

Российской Федерации В.Черномырдин

Проект

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Российской Федерации

и Правительством Гонконга о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Гонконга, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

желая заключить соглашение в целях установления воздушного сообщения между Российской Федерацией и Гонконгом,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

Понятия

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

- а) "авиационные власти" - в отношении Российской Федерации - Федеральную авиационную службу России и в отношении Гонконга - Секретаря Экономических Служб или Директора гражданской авиации или в обоих случаях любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время указанными Службой, Секретарем или Директором;
- б) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;
- с) "район" - 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 г. Чикаго 7 декабря 1944 года, и в отношении Гонконга - острова Гонконг, Колун и Новые Территории;

d) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" - значения, указанные в статье 96 Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года; е) "тариф" означает следующее:

- i) размер платы, взимаемой авиапредприятием за перевозку пассажиров, багажа и груза (исключая почту) при выполнении регулярных рейсов, а также размер платы и условия ее применения при предоставлении других дополнительных услуг;
- ii) условия, определяющие использование или применение любой такой платы, в том числе за любые преимущества, вытекающие из них;
- iii) размер комиссионных, выплачиваемых авиапредприятием агенту за продажу билетов или оформление грузовых авианакладных для осуществления перевозок в регулярном авиасообщении;
- f) "сборы с пользователей" - сборы, установленные или разрешенные к уплате компетентными властями за пользование авиапредприятиями аэропортовыми и аэронавигационными средствами, включая соответствующие услуги и средства для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и груза;
- g) "Соглашение" - настоящее Соглашение, Приложение к нему, составляющее неотъемлемую часть Соглашения, и любые поправки к Приложению или к Соглашению.

Статья 2

Положения Конвенции о международной гражданской авиации, 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 г. Чикаго 7 декабря 1944 года, включающей в себя Приложения и любые поправки к Конвенции или ее Приложениям, применимые к обоим 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 установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в соответствующих разделах Приложения к настоящему Соглашению. Такие линии и маршруты в дальнейшем соответственно именуются - 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 комбинированно.

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 авиапредприятий и предоставление им разрешения на эксплуатацию договорных линий

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 договорных линий.
3. Гонконгская Сторона будет иметь 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 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда она не убеждена в том, что преимущественное владение авиапредприятием и действительный контроль за его деятельностью принадлежат Российской Стороне или ее гражданам;
Российская Сторона будет иметь 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 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда она не убеждена в том, что это авиапредприятие зарегистрировано и его основное место деятельности находится в 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 эксплуатации международных воздушных линий.
5. Назначенное авиапредприятие, получившее таким образом разрешение, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что к авиапредприятию будут применяться положения настоящего Соглашения.

Статья 5

Аннулирование или приостановление действия
разрешения на эксплуатацию договорных линий

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право аннулировать или приостановить действие разрешения на использование указанных в статье 3 настоящего Соглашения прав, предоставленных любому назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании этих прав:
 - а) в отношении Гонконгской Стороны - в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение авиапредприятием и действительный контроль за его деятельностью принадлежат Российской Стороне или ее гражданам;
 - в отношении Российской Стороны - в любом случае, если она не убеждена в том, что это авиапредприятие зарегистрировано и его основное место деятельности находится в Гонконге;
 - б) если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставившей эти права, или
 - с) если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.
2. Если только немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию договорных линий, 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 пункте 1 настоящей статьи, 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 ущерб 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 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:

- а) от потребностей в перевозках в (из) район Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;
- б) от потребностей в перевозках того района, через который проходит договорная линия, принимая во внимание другие авиалинии, эксплуатируемые авиапредприятиями государства, включающего в себя этот район;
- с) от потребностей в транзитных перевозках.

4. Провозные емкости, выделяемые на установленных маршрутах, будут периодически 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 предоставления 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. В этом пункте и пункте 1 настоящей статьи под словами "тот же маршрут" подразумевается эксплуатируемый, а не установленный маршрут.

3. Любой тариф, указанный в пункте 2 настоящей статьи, должен быть представлен назначенным авиапредприятием 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, определенные по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон) до начала его применения. Представленный 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. Тариф будет считаться утвержденным авиационными

властями этой Договаривающейся Стороны, если в течение 30 дней (или более короткого срока, определенного 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 неутверждении тарифа, авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой. С этой целью одна из Договаривающихся Сторон в течение 30 дней с даты направления уведомления о несогласии с тарифом 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 такого письменного 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 по договоренности между собой 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:

- а) на период более 12 месяцев в отношении тарифа, срок действия которого определен;
- б) 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

Освобождение от таможенных пошлин и налогов

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях 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, налогов и других подобных платежей и сборов, не основанных на стоимости предоставленного 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, 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, авианакладные, ввезенные в район другой Договаривающейся Стороны этим назначенным авиапредприятием либо по его поручению или взятые на борт прибывшего воздушного судна, эксплуатируемого этим назначенным авиапредприятием, будут освобождаться другой Договаривающейся Стороной на основе взаимности от обложения всеми таможенными пошлинами, налогами и другими подобными платежами и сборами, не основанными на стоимости

предоставленного 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 пошлин, налогов и 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 и налогов, указанное в настоящей статье, будет также применяться 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 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 Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 года, Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 года и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 года.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона оказывает другой Договаривающейся Стороне по ее 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 действуют 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 г. Чикаго 7 декабря 1944 года. 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, расположенных 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 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 этим авиапредприятием, а так же пункты назначения и отправления при выполнении этих перевозок.

Статья 11 Конвертирование и перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими авиапредприятиями от эксплуатации международных воздушных линий, включая продажу перевозок.

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 облагаться какими-либо сборами, 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 предпринимательской 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 используемые понятия означают следующее:

- а) "доходы или прибыль" - доходы и выручка от эксплуатации воздушного судна по перевозке пассажиров, личных вещей, товаров, почты или изделий в процессе международных перевозок, включая выручку от:
 - i) чартера или аренды воздушного судна;
 - ii) продажи билетов или аналогичных документов и обеспечения услуг, связанных с такой перевозкой или самим авиапредприятием, или любым другим авиапредприятием;
 - iii) проценты от вкладов, прямо связанных с эксплуатацией воздушного судна в международных перевозках;
- б) "международная перевозка" - любая перевозка при использовании воздушного судна, за исключением тех случаев, когда такая перевозка осуществляется исключительно между пунктами в районе другой Договаривающейся Стороны;
- с) "авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны" - в отношении Гонконга - авиапредприятие, созданное и имеющее основное место деятельности на территории Гонконга, и в отношении Российской Федерации - авиапредприятие, преимущественное владение и действительный контроль над которым осуществляется Российской Стороной или ее гражданами;
- д) "компетентный орган" - в отношении Гонконга - Комиссионер Службы внутренних доходов, или его уполномоченный представитель, или любое лицо либо организация, уполномоченные Комиссионером исполнять какие-либо функции в существующей практике, и в отношении Российской Федерации - Министерство финансов Российской Федерации или его уполномоченный представитель.

5. Компетентные органы Договаривающихся Сторон будут стремиться разрешать по взаимному согласию путем консультаций 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:

- а) в Гонконге - за любой оценочный год, начинающийся 1 апреля или после 1 апреля календарного года, следующего за годом, в котором настоящая статья вступает в силу;
- б) в Российской Федерации - за любой налоговый год или период, начинающийся 1 января или после 1 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:

- а) в Гонконге - за любой оценочный год, начинающийся 1 апреля или после 1 апреля календарного года, следующего за годом, в котором передано уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения;
- б) в Российской Федерации - за любой налоговый год или период, начинающийся 1 января или после 1 января календарного года, следующего за годом, в котором передано уведомление о прекращении действия настоящего Соглашения.

8. Положения статьи 18 (Прекращение действия Соглашения) 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 и имущество, 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 при выдаче разрешений на их взимание действуют в соответствии со статьей 15 Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 года.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона содействует проведению консультаций между своими компетентными в вопросах сборов властями и соответствующими организациями, представляющими авиапредприятия, пользующиеся предоставляемыми им услугами и средствами. 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 могут быть проведены между авиационными властями Договаривающихся Сторон не позднее чем через 60 дней с даты получения другой Договаривающейся Стороной в письменном виде 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 упомянутые 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 настоящей статьи, спор по согласованию между ними может быть передан на рассмотрение любого лица или организации или на рассмотрение арбитража, состоящего из трех арбитров, которые назначаются следующим образом:

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 должны назначить третьего арбитра - президента арбитража, который должен быть представителем государства, являющегося нейтральным в споре;

б) если в течение вышеуказанных сроков любое 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

Изменение Соглашения

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 их вступления 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 их вступления в силу.

Статья 18 Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить письменно другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. Настоящее Соглашение прекратит свое действие через 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

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 Договаривающимися Сторонами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в _____ 19__ года в двух экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

За Правительство За Правительство

Российской Федерации Гонконга

Приложение

к Соглашению

между Правительством

Российской Федерации и

Правительством Гонконга

о воздушном сообщении

Таблица маршрутов

Раздел 1

Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенным авиапредприятием или авиапредприятиями Гонконга:

Гонконг - промежуточные пункты - пункты в Российской Федерации - пункты за ее пределами.

Примечания:

1. Пункты на установленных маршрутах будут дополнительно определяться авиационными властями Договаривающихся Сторон.
2. Назначенное авиапредприятие или авиапредприятия Гонконга могут на любом или всех своих рейсах опускать любой из пунктов на указанных маршрутах, использовать промежуточные пункты, пункты в Российской Федерации и пункты за ее пределами в любом порядке при условии, что договорные линии на этих маршрутах начинаются в Гонконге.
3. Не разрешается коммерческая перевозка из промежуточных пунктов и пунктов за пределами Российской Федерации в пункты Российской Федерации и обратно, если иное не будет определено дополнительно 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 - Гонконг - пункты за его пределами.

Примечания:

1. Пункты на установленных маршрутах будут дополнительно 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 Гонконге и пункты за его пределами в любом порядке при условии, что договорные линии на этих маршрутах начинаются в Российской Федерации.
3. Не разрешается коммерческая перевозка из промежуточных пунктов и пунктов за пределами в Гонконг и обратно, если иное не будет определено дополнительно авиационными властями Договаривающихся Сторон.
4. Пункты в континентальном Китае не могут быть использованы.
