

中华人民共和国政府和俄罗斯联邦政府

航班协定

中华人民共和国政府和俄罗斯联邦政府(下称“缔约双方”),
虑及中华人民共和国和俄罗斯联邦作为一九四四年十二月
七日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的当事国的事实,
为了缔结协定以建立两国领土之间及其以远地区的航班,
达成协议如下:

第一条 定义

一、除非本协定上下文另有规定,本协定中:

(一)“公约”,指一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字
的《国际民用航空公约》,包括根据该公约第九十条通过的、并
且适用于缔约双方的任何附件及修改,以及根据该公约第九十四
条通过的、并且经中华人民共和国和俄罗斯联邦分别批准的对该
公约的任何修改。

(二)“航空当局”,中华人民共和国方面指中国民用航空局,
或者指授权执行该局目前所行使的任何职能的任何个人或者机
构;俄罗斯联邦方面指俄罗斯联邦运输部,或者指授权执行该部

目前所行使的任何职能的任何个人或者机构。

(三)“指定空运企业”，指根据本协定第三条规定，经指定和许可的空运企业。

(四)“领土”，指一国主权管辖下的陆地、内水、领海及其以上空域。

(五)“运价”，指运输旅客、行李和货物所支付的价格，以及这些价格所适用的提供代理和其他附属服务的条件，但不包括运输邮件的报酬和条件。

(六)“航班”、“国际航班”、“空运企业”和“非运输业务性经停”，分别采用公约第九十六条所述的定义。

(七)“航空器的运力”，指该航空器在航线或者航段上可提供的客运座位数或者货邮重量单位的商务载量。

(八)“航班的运力”，指飞行该航班的航空器的运力乘以该航空器在一定时期内在航线或者航段上所飞行的班次。

第二条 授权

一、缔约一方空运企业根据本协定附件的规定，在规定航线上经营国际航班时，享有以下权利：

(一)不经停飞越缔约另一方国家领土；

(二)在缔约另一方国家领土内作非运输业务性经停；

二、缔约一方给予缔约另一方以本协定规定的权利，以便在

本协定附件规定的航线上建立和经营国际航班（以下分别简称“协议航班”和“规定航线”）。

三、缔约一方指定空运企业在规定航线上经营国际航班时，除享有本条第一款所述的权利外，还有权在缔约另一方国家领土内本协定附件规定航线上的地点经停，以便载上和（或）卸下国际旅客、货物和邮件。

四、本条的规定不得视为授予缔约一方指定空运企业为租赁或取酬目的而在缔约另一方国家领土内的地点之间载运旅客、货物和邮件的权利。

第三条 指定和许可

一、缔约一方有权书面向缔约另一方指定多家空运企业以在规定航线上经营协议航班。

二、根据本条第三和第四款的规定，缔约另一方在收到该通知后，应不迟延地给予每家指定空运企业适当的经营许可。

三、缔约一方航空当局在给予经营许可之前，可要求缔约另一方指定空运企业向其证明，其有资格履行该航空当局通常和合理地适用于国际航班经营的法律和规章所规定的条件。

四、在缔约一方对缔约另一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权是否属于指定该空运企业的缔约另一方或者其国民有疑义的情形下，缔约一方有权拒绝给予本条第二款提及的经营

许可,或者对该指定空运企业行使本协定第二条规定的权利附加它认为必要的条件。

五、空运企业一经指定并获得许可,在指定空运企业之间商定的班期经缔约双方航空当局批准,并且依照本协定第十三条规定的有关该航班的运价生效后,可开始经营协议航班。

第四条 撤销或者暂停经营许可

一、有下列情形之一的,缔约一方有权撤销缔约另一方指定空运企业的经营许可,或者暂停其行使本协定第二条规定的权利,或者对该指定空运企业行使这些权利附加它认为必要的条件:

(一)对该空运企业的主要所有权或有效管理权是否属于指定该空运企业的缔约一方或者其国民有疑义;或者

(二)该空运企业不遵守授予这些权利的缔约一方有效的法律和规章;或者

(三)该空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款所述的撤销、暂停或者附加条件必须立即执行,以防止进一步违反法律或规章,上述权利只能在与缔约另一方航空当局协商后方可行使。该协商应自要求协商之日起尽早进行。

第五条 法律和规章的适用

一、缔约一方关于从事国际航班的航空器进出其领土或者在其领土内停留、或者此类航空器在其领土内运行和航行的法律和规章，应适用于缔约另一方指定空运企业的航空器。

二、缔约一方关于旅客、机组、货物和邮件进出其领土或者在其领土内停留的法律和规章，例如关于护照、海关、货币和卫生措施的规章，应适用于缔约另一方指定空运企业在其领土内的航空器所载运的旅客、机组、货物或邮件。

第六条 证件和执照的承认

一、为经营协议航班，缔约一方颁发或者核准有效并仍然生效的适航证、合格证和执照，缔约另一方应承认有效。

二、尽管如此，缔约一方授予缔约另一方国民以便在该缔约另一方领土上空飞行航班的合格证和执照，缔约另一方保留拒绝承认的权利。

第七条 收费

缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内使用机场包括

设备、技术和其他设施及其服务的公平合理的收费和其他费用，以及使用导航设施、通信设施及其服务的费用，应按照缔约各方在其领土内根据《国际民用航空公约》制定的费率收取。这些费率不应高于其他国家空运企业在该缔约另一方领土内使用服务以及类似机场和导航设施所适用的费率。

第八条 直接过境

对直接过境、不离开为此目的而设的机场区域的旅客、行李、货物和邮件，除了有关制止暴力和航空海盗行为以及制止麻醉品运输的保安措施之外，至多只采取简化控制。直接过境的行李、货物和邮件在到达缔约另一方国家领土时应免纳关税、税收、检查费和其他类似的费用和收费，但根据缔约一方法律和规章收取的有关提供服务、存储和清关的费用除外。

第九条 管理协议航班经营的原则

一、缔约双方指定空运企业应享有公正均等的机会在其各自国家领土间规定航线上经营协议航班。

二、在经营协议航班方面，缔约一方指定空运企业应考虑到缔约另一方指定空运企业的利益，以免影响后者在相同航线的全部或部分航段上经营的航班。

三、缔约双方指定空运企业提供的协议航班，应满足公众在
规定航线上的运输需求，并且各指定空运企业的主要目标应是以
合理的载运比率提供足够的运力，以满足目前及可合理预期的在
其各自国家领土间运输旅客、货物和邮件的需求。

四、缔约一方指定空运企业在缔约另一方国家境内地点与第
三国地点间提供航班的运力，应根据运力须与下列需求相联系的
总原则予以规定：

- （一）始发国与目的国之间的运输需要；
- （二）协议航班所经地区的运输需要；
- （三）联程航班经营的需要。

第十条 商务安排

与航空器运行及协议航班运输旅客、货物和邮件有关的技术
和商业事务，应通过指定空运企业之间或者指定空运企业与服务
提供商之间的协议加以解决，必要时应提交缔约双方航空当局批
准。

为实现其航空器的地面技术服务，缔约各方指定空运企业可
与缔约另一方具有提供地面服务执照的企业签订单独的协议。

第十一条 关税

一、缔约一方指定空运企业经营协议航班的航空器进入缔约另一方领土时，该航空器及该航空器上的正常设备、零备件（包括发动机）、燃料、油料（包括液压油、润滑油）和机上供应品（包括食品、饮料和烟草），应在对等的基础上免纳关税、税收、检验费和其他费用和收费，但这些设备、零备件、商品和供应品应留置在该航空器上直至重新运出。

二、下列设备和物品在到达缔约另一方领土时，也应在对等的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用和收费：

（一）运入缔约另一方领土供指定空运企业飞行协议航班的航空器使用的正常设备、零备件（包括发动机）、燃料、油料（包括液压油、润滑油）和机上供应品（包括食品、饮料和烟草），即使这些设备、零备件、商品和供应品在缔约另一方领土内的部分航段上使用；

（二）运入缔约另一方领土为维护或者检修指定空运企业飞行协议航班的航空器的零备件（包括发动机）。

三、本条第一款和第二款所述设备、零备件、商品和供应品，经缔约另一方海关当局同意后，可在缔约另一方领土内卸下。这些设备、零备件、商品和供应品应受缔约另一方海关当局监管直至重新运出，或者根据该缔约另一方的海关规定另做处理。

四、缔约一方指定空运企业和其他一家或多家在缔约另一方领土内享有同样免税待遇的空运企业订有合同，在缔约另一方领土内向其租借或者转让本条第一款、第二款所述的设备和物品，

则也适用于本条第一款和第二款的豁免规定。

五、缔约一方指定空运企业使用的带有该空运企业标识的必要文件，包括进口或将要进口到缔约另一方领土内的与经营协议航班相关的客票、货运单，应在对等的基础上免纳关税、税收、检验费和其他类似费用和收费。

六、与提供服务、存储和清关相关的收费，将根据各缔约方的法律和规章征收。

第十二条 税收

一、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内取得的与航班经营相关的收入，应免纳一切税收。

二、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内拥有的财产，应在对等的基础上免纳一切税收。

三、缔约一方指定空运企业的代表机构人员如系该缔约一方国民，其取得的工资、薪金和其他类似报酬，缔约另一方应在对等的基础上免纳一切税收。

第十三条 运价

一、协议航班的运价，应在合理的水平上制定，适当考虑到一切有关因素，包括经营成本、合理利润、航班特点（诸如速度

和舒适程度)以及在规定航线任何航段上其他空运企业的运价。运价应根据本条下列条款予以确定。

二、本条第一款所述关于每一条规定航线的运价,如可能,应由相关指定空运企业与其他在该航线全部或部分航段上经营的空运企业协商确定。

三、如果指定空运企业未能就运价达成协议,或者因其他原因未能根据本条第二款规定对运价达成一致,缔约双方航空当局应协商确定运价。

四、上述运价经缔约双方航空当局批准后生效。

五、根据本条规定制定的运价应保持有效直至制定新运价。

第十四条 收入汇兑

一、缔约一方应给予缔约另一方指定空运企业将其经营国际航班获得的收入扣除支出的结余部分汇出的权利。

二、汇兑应按照汇出一方国家的外汇法规,用任何可兑换货币并按汇兑当日适用的有效官方汇率进行。

第十五条 空运企业代表机构和运输销售

一、为保证协议航班经营,缔约一方指定空运企业有权在缔约另一方国境内设置代表机构,派驻必要的行政、商务和技术人

员。

二、上述人员可为缔约双方国民，或者由事先经缔约双方主管当局批准的第三国国民。

三、缔约一方指定空运企业有权根据缔约另一方国家的法律和规章，在缔约另一方领土内使用自身的运输凭证从事运输销售。这种销售可由指定空运企业的代表机构直接进行，或者通过具有提供此类服务适当执照的经授权的代理来进行。

第十六条 航空保安

一、根据国际法规定的双方权利和义务，缔约双方重申，为保护民用航空安全免遭非法干扰而相互承担的义务，构成本协定不可分割的组成部分。在不限制国际法规定的普遍权利和义务的情况下，缔约双方应特别遵守一九六三年九月十四日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》、一九七〇年十二月十六日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》、一九七一年九月二十三日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》、一九八八年二月二十四日在蒙特利尔签订的《制止在用于国际民用航空机场发生的非法暴力行为的议定书》以及缔约双方之间有效的双边协议及今后所签协议的规定。

二、缔约双方应根据请求相互提供一切必要的协助，防止非

法劫持民用航空器和其他危及航空器及其旅客、机组、机场和空中航行设施安全的非法行为，以及危及民用航空安全的其他威胁。

三、缔约双方应遵守国际民航组织制定的、作为《国际民用航空公约》附件并对缔约双方适用的航空保安规定和技术要求；缔约双方应要求经其注册的航空器经营人、主要营业地或永久居住地在其领土内的航空器经营人以及在其领土内的国际机场经营人遵守上述航空保安规定。

四、缔约一方可要求其航空器经营人在进出缔约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时遵守缔约另一方规定的本条第三款所述的航空保安规定和要求。

缔约双方应保证在其领土内采取足够有效的措施，在登机或装机前和在登机或装机时，保护航空器，并且对旅客、机组、手提物品、行李、货物和机上供应品进行检查。缔约一方对缔约另一方提出的为应对特定威胁而采取合理的特殊保安措施的要求，应给予同情的考虑。

五、当发生非法劫持民用航空器事件或者威胁时、或者发生其他危及民用航空器及其旅客、机组、机场或航行设施安全的非法行为时，缔约双方应相互协助，提供联系的方便并采取其他的适当措施，以便迅速、安全地结束上述事件或威胁。

第十七条 协商

为确保在涉及本协定实施的所有事务上的紧密合作，缔约双方航空当局应经常地进行协商。

第十八条 航空安全

一、缔约一方可随时就缔约另一方在航空设施、飞行机组、航空器和航空器运行的领域所维持的安全标准要求磋商。磋商应在提出要求后 30 日内进行。

二、如果在磋商之后，缔约一方发现缔约另一方未能有效地维持和管理本条第一款所述领域的安全标准，以达到当时根据公约所制定的标准，缔约一方应将调查结果以及为遵守国际民航组织的标准所应采取的必要措施告知缔约另一方。缔约另一方应在商定的期限内采取适当的改正行动。

三、根据公约第十六条缔约双方进一步同意，由缔约一方空运企业或者代表缔约一方空运企业经营的前往或来自缔约另一方领土航班的航空器，在缔约另一方领土内时，缔约另一方的授权代表可对其进行检查，但应避免对航空器运行造成不合理的延误。尽管有公约第三十三条提到的义务，上述检查的目的是查验航空器的相关文件、航空器机组的执照是否有效，以及航空器的设备和航空器的条件是否符合当时根据公约所制定的标准。

四、如必须采取紧急行动以确保空运企业的运营安全，缔约

一方保留立即暂停或者变更缔约另一方一家或多家空运企业的经营许可的权利。

五、缔约一方根据上述第四款采取的任何行动的依据不复存在时，须终止采取上述行动。

六、关于上述第二款，如果缔约一方在商定期限结束后仍不符合国际民航组织标准，则应将此情况通知国际民航组织秘书长。随后对此事的圆满解决也应通知国际民航组织秘书长。

第十九条 统计资料的提供

缔约一方航空当局应根据缔约另一方航空当局的要求，向其提供有关协议航班载运业务量的统计资料或其他类似信息。

第二十条 争端的解决

一、如缔约双方对本协定的解释或适用发生争端，应首先努力通过缔约双方航空当局之间的谈判协商解决。

二、如缔约双方航空当局不能解决上述争端，缔约双方应通过外交途径予以解决。

第二十一条 附件

本协定附件是本协定的组成部分。除非另有协议，提及本协定应包括提及本协定的附件。

第二十二条 协定及附件的修改

缔约一方如认为需要修改本协定及其附件的条款，可要求缔约双方航空当局之间就修改建议进行协商，并应在提出要求之日起 60 日内开始，除非缔约双方航空当局同意延长这一期限。对本协定的修改应通过外交换文确认后生效。对附件的修改可由缔约双方航空当局商定。

第二十三条 协定的登记

本协定及其随后的任何修改应向国际民航组织登记。

第二十四条 终止

缔约一方可随时通知缔约另一方其终止本协定的决定。该通知应同时发给国际民航组织。

在这种情况下，本协定自缔约另一方收到通知之日起 12 个月后终止，除非在期满前缔约双方协议撤回该终止通知。

如缔约另一方未确认收到上述通知，则该通知应在国际民航组织收悉该通知 14 日后被视为已由缔约另一方收悉。

第二十五条 生效

缔约双方应当相互书面通知已完成本协定生效所必需的内部法律程序。本协定自后一份通知之日起生效。

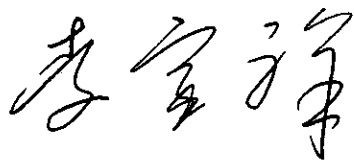
一九九一年三月二十六日签订的《中华人民共和国政府和苏维埃社会主义共和国联盟政府航空运输协定》自本协定生效之日起终止。

下列签字代表，经其各自政府正式授权，在本协定上签字，以昭信守。

本协定于二〇一〇年十一月二十三日在圣彼得堡签订，一式两份，每份都用中文、俄文、英文写成，三种文本同等作准。如对文本的解释发生分歧，以英文文本为准。

中华人民共和国政府

代表



俄罗斯联邦政府

代表



中华人民共和国政府和俄罗斯联邦政府

航班协定附件

一、定期客运航班

(一) 中华人民共和国指定空运企业有权在下列往返规定航线上经营国际定期航班:

始发点	中间点	目的点	以远点
中华人民共和国境内地点	(双方同意列明现有地点并将在今后明确上述地点) 其他经缔约双方航空当局商定的地点	- 莫斯科 - 圣彼得堡 - 伊尔库次克 - 符拉迪沃斯托克 - 新西伯利亚 - 鄂木斯克 - 中方自选的其他8个地点 其他经缔约双方航空当局商定的地点	(双方同意列明现有地点并将在今后明确上述地点) 其他经缔约双方航空当局商定的地点

(二) 俄罗斯联邦指定空运企业有权在下列往返规定航线上经营国际定期航班:

始发点	中间点	目的点	以远点
俄罗斯联邦境内地点	(双方同意列明现有地	- 北京 - 上海	(双方同意列明现

点	点并将在今后明确上述地点)	- 哈尔滨 - 沈阳 - 乌鲁木齐 - 大连 - 天津 - 长春 - 广州 - 青岛 - 三亚 - 牡丹江 - 俄方自选的其他5个地点 其他经缔约双方航空当局商定的地点	有地点并将在今后明确上述地点) 其他经缔约双方航空当局商定的地点
---	---------------	---	---

注解

(1) 缔约双方指定空运企业可自行决定省略缔约双方领土以外的中间点和以远点。

(2) 在规定航线上经营时，除北京和莫斯科之外，允许在始发的缔约一方领土内几个地点之间使用同一航班号进行组合飞行。

(3) 在缔约双方领土内始发地点与第三国境内地点之间组

合飞行的权利应由缔约双方航空当局单独商定。

(4) 缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点和第三国境内地点之间运输旅客、货物和邮件的权利(行使第五业务权)应由缔约双方航空当局商定。

(5) 缔约双方指定空运企业在规定航线上经营航班时可达成商务安排,包括但不限于与缔约另一方指定空运企业进行“包舱”和“代号共享”合作。缔约双方航空当局应同意上述安排。与第三国空运企业的类似安排应由缔约双方航空当局单独商定。

(6) 缔约双方指定以及非指定空运企业以任何形式湿租航空器经营协议航班,应由缔约双方航空当局商定。

(7) 缔约各方指定空运企业使用的班次额度应由缔约双方航空当局商定。

(8) 包机飞行应遵守包机运输飞抵国家的包机管理规定。

(9) 包机航班不应危害规定航线上的定期航班。包机航班的经营应依据缔约双方适用的法规。

二、定期货运航班

(一) 中华人民共和国指定空运企业有权在下列往返规定航线上经营国际定期航班:

始发点	中间点	目的点	以远点
中华人民共和国境内地点	(双方同意列明现有地点并将在今后明确上述地点) 其他经缔约双方航空当局商定的地点	- 莫斯科 - 圣彼得堡 - 伊尔库次克 - 新西伯利亚 - 克拉斯诺雅茨克 - 哈巴罗夫斯克 - 阿巴干 - 乌里扬诺夫斯克 - 中方自选的其他3个地点 其他经缔约双方航空当局商定的地点	(双方同意列明现有地点并将在今后明确上述地点) 其他经缔约双方航空当局商定的地点

(二) 俄罗斯联邦指定空运企业有权在下列往返规定航线上经营国际定期航班:

始发点	中间点	目的点	以远点
-----	-----	-----	-----

俄罗斯联邦境内地点	(双方同意列明现有地点并将在今后明确上述地点) 其他经缔约双方航空当局商定的地点	- 北京 - 上海 - 沈阳 - 乌鲁木齐 - 天津 - 广州 - 厦门 - 深圳 - 成都 - 青岛 - 南京 - 俄方自选的其他5个地点 其他经缔约双方航空当局商定的地点	(双方同意列明现有地点并将在今后明确上述地点) 其他经缔约双方航空当局商定的地点
-----------	---	---	---

注解

(1) 缔约双方指定空运企业可自行决定省略缔约双方领土以外的中间点和以远点。

(2) 在规定航线上经营时, 允许在始发的缔约一方领土内几个地点之间使用同一航班号进行组合飞行。

(3) 在缔约双方领土内始发地点与第三国境内地点之间组合飞行的权利应由缔约双方航空当局单独商定。

(4) 缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点和第三国境内地点之间运输货物和邮件的权利(行使第五业务权)应由缔约双方航空当局商定。

(5) 缔约双方指定空运企业在规定航线上经营航班时可达成商务安排,包括但不限于与缔约另一方指定空运企业进行“包舱”和“代号共享”合作。缔约双方航空当局应同意上述安排。与第三国空运企业的类似安排应由缔约双方航空当局单独商定。

(6) 缔约双方指定以及非指定空运企业以任何形式湿租航空器经营协议航班,应由缔约双方航空当局商定。

(7) 缔约双方指定空运企业在经营规定航线时可使用任何类型的亚音速航空器。指定空运企业使用不同载量的航空器时应由缔约双方航空当局协调航空器载量。

(8) 缔约各方指定空运企业使用的班次额度应由缔约双方航空当局商定。

(9) 包机飞行应遵守包机运输飞抵国家的包机管理规定。

(10) 包机航班不应危害规定航线上的定期航班。包机航班的经营应依据缔约双方适用的法规。

中华人民共和国政府和俄罗斯联邦政府航班协 议定书

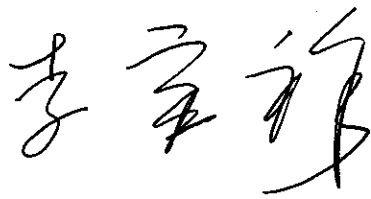
值此中华人民共和国政府和俄罗斯联邦政府签署《中华人民共和国政府和俄罗斯联邦政府航班协定》(以下简称“协定”)之时, 缔约双方的全权代表同意下述条款作为本协定的组成部分:

除非缔约双方另行商定, 本协定不适用于中华人民共和国香港特别行政区和中华人民共和国澳门特别行政区。

本议定书于二〇一〇年十一月二十三日在圣彼得堡签订, 一式两份, 每份都用中文、俄文和英文写成, 三种文本同等作准。如对文本的解释发生分歧, 以英文文本为准。

中华人民共和国政府

代 表



俄罗斯联邦政府

代 表



СОГЛАШЕНИЕ
между Правительством Китайской Народной Республики и
Правительством Российской Федерации
о воздушном сообщении

Правительство Китайской Народной Республики и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

принимая во внимание, что Китайская Народная Республика и Российская Федерация являются участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.,

желая заключить настоящее Соглашение с целью установления воздушного сообщения между территориями государств Договаривающихся Сторон и за их пределами,
согласились о нижеследующем:

Статья 1
Определения

1. Используемые в настоящем Соглашении понятия означают следующее:

а) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., включая любое приложение к Конвенции и любую поправку к приложению, принятые в соответствии со статьей 90 Конвенции, в той степени, в какой такие приложения и поправки применимы к Договаривающимся Сторонам, и любую поправку к Конвенции, принятую в соответствии со статьей 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией;

б) "авиационные власти":

в отношении Китайской Народной Республики - Администрация гражданской авиации Китайской Народной Республики или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этой Администрацией;

в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации или любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством;

в) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое назначено и уполномочено в соответствии со статьей 3 настоящего Соглашения;

г) "территория" - в отношении государства - сухопутная территория, внутренние воды, территориальное море и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

д) "тариф" - цена, взимаемая за перевозку пассажиров, багажа и грузов, а также за агентские и другие дополнительные услуги и условия, в отношении которых эта цена применяется, за исключением оплаты и условий за перевозку почты;

е) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;

ж) "емкость воздушного судна" - коммерческая загрузка воздушного судна, выраженная в количестве кресел для пассажиров и в весовых единицах для груза и почты;

з) "емкость договорной линии" - емкость воздушного судна, используемого на данной договорной линии, умноженная на частоту полетов, выполняемых этим воздушным судном за определенный период.

Статья 2

Предоставление прав

1. В соответствии с положениями приложения к настоящему Соглашению авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны при осуществлении международного воздушного сообщения по установленным маршрутам будут пользоваться следующими правами:

а) совершать пролет над территорией государства другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать на территории государства другой Договаривающейся Стороны остановки с некоммерческими целями.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления и эксплуатации международных воздушных линий по маршрутам, указанным в приложении к настоящему Соглашению (далее соответственно - договорные линии и установленные маршруты).

3. Назначенные авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны при эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам в дополнение к правам, указанным в пункте 1 настоящей статьи, имеют право совершать посадки на территории государства другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных для этого маршрута в приложении к настоящему Соглашению, с целью посадки и (или) высадки пассажиров, погрузки и (или) выгрузки почты и груза международного следования.

4. Ничто в настоящей статье не рассматривается как предоставление права назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, груз и почту для

их перевозки между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны на условиях аренды или за вознаграждение.

Статья 3

Назначение и предоставление разрешений

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначать авиапредприятия с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении уведомления о назначении авиапредприятий государства одной Договаривающейся Стороны другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставляет каждому назначенному авиапредприятию разрешение на эксплуатацию договорных линий (далее - разрешение на эксплуатацию) при сообщении условий, предусмотренных пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

3. Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия государства другой Договаривающейся Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законодательством, обычно и обоснованно применяемые этими властями в отношении эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию или может потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 2 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение на эксплуатацию, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что расписание полетов и тарифы установлены в соответствии со статьей 13 настоящего Соглашения и введены в действие в отношении указанной договорной линии.

Статья 4

Аннулирование или приостановление действия разрешения на эксплуатацию

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

а) в случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;

б) в случае, если это назначенное авиапредприятие не выполняет законодательство государства Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;

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

2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не являются необходимыми для предупреждения дальнейших нарушений законодательства, то такие права должны использоваться только после консультаций с авиационными властями государства другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны состояться в возможно короткий срок с даты запроса.

Статья 5

Применение законов и правил

1. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с территории этого государства воздушных судов, совершающих международные полеты, эксплуатацию и аэронавигационное обслуживание этих воздушных судов во время их пребывания в пределах его территории, применяются к воздушным судам авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила государства одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с его территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, правила, регулирующие паспортный, таможенный, валютный и санитарный режим, применяются к пассажирам, экипажам, грузу, почте, перевозимым

воздушными судами назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 6

Признание удостоверений и свидетельств

1. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные или признаваемые действительными одной Договаривающейся Стороной, признаются действительными другой Договаривающейся Стороной для целей эксплуатации договорных линий.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона оставляет за собой право не признавать действительными для полетов над территорией своего государства удостоверения о квалификации и свидетельства, выданные гражданам ее государства другой Договаривающейся Стороной.

Статья 7

Сборы

Сборы и платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами взимаются в соответствии со ставками и тарифами, установленными каждой Договаривающейся Стороной на территории своего государства в соответствии с принципами, определенными Конвенцией. Такие ставки и тарифы должны быть не выше ставок и тарифов за услуги и пользование подобными аэропортами и аэронавигационными средствами на территории государства другой Договаривающейся Стороны, применяемых к любому авиапредприятию других государств.

Статья 8

Прямой транзит

Пассажиры, багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом через территорию государства одной Договаривающейся Стороны и не покидающие зоны аэропорта, выделенной для этой цели, подвергаются упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов незаконного вмешательства, а также провоза наркотических средств. Багаж, груз и почта, следующие прямым транзитом, освобождаются от обложения таможенными пошлинами, налогами и инспекционными сборами по прилету на территорию

государства другой Договаривающейся Стороны и другими подобными платежами и сборами, за исключением сборов за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление, которые взимаются в соответствии с законодательством государства каждой Договаривающейся Стороны.

Статья 9

Принципы, регулирующие эксплуатацию договорных линий

1. Назначенным авиапредприятиям государств Договаривающихся Сторон предоставляются справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам.

2. При эксплуатации договорных линий назначенные авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны принимают во внимание интересы назначенных авиапредприятий государства другой Договаривающейся Стороны, которые эксплуатируют договорную авиалинию по этому же маршруту или его части, с тем, чтобы не нанести ущерба перевозкам последних.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам. Каждое назначенное авиапредприятие должно иметь своей основной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим или разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между территориями государств Договаривающихся Сторон.

4. При осуществлении перевозок назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах предоставляемая ими емкость должна соответствовать общему принципу, согласно которому эта емкость будет зависеть от потребностей:

а) в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;

б) в перевозках того района, через который проходит договорная линия;

в) в транзитных перевозках.

Статья 10 Коммерческие соглашения

Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты по договорным линиям решаются по договоренности между назначенными авиапредприятиями или между назначенными авиапредприятиями и поставщиками услуг и при необходимости предоставляются на одобрение авиационным властям государств Договаривающихся Сторон.

Для осуществления наземного обслуживания своих воздушных судов назначенные авиапредприятия государства каждой Договаривающейся Стороны могут заключать соответствующие соглашения с предприятиями государства другой Договаривающейся Стороны, имеющими необходимые разрешения на предоставление такого обслуживания на территории государства другой Договаривающейся Стороны.

Статья 11 Таможенные платежи

1. Когда воздушное судно, эксплуатируемое на договорных линиях назначенным авиапредприятием государства одной Договаривающейся Стороны, прибывает на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, это воздушное судно, его табельное имущество, запасные части (включая двигатели), топливо, масла (включая гидравлические жидкости, смазочные материалы) и бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту такого воздушного судна, освобождаются на основе взаимности от обложения таможенными пошлинами, налогами, инспекционными сборами и иными подобными платежами и сборами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны, при условии, что эти имущество, запасные части, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Освобождение от обложения таможенными пошлинами, налогами, инспекционными сборами и иными подобными платежами и сборами по прибытии на территорию государства другой Договаривающейся Стороны на основе взаимности также распространяется на:

а) табельное имущество, запасные части (включая двигатели), топливо, масла (включая гидравлические жидкости, смазочные материалы) и бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), доставленные на территорию государства другой Договаривающейся Стороны и предназначенные для использования на воздушном судне, эксплуатируемом на договорных линиях назначенным авиапредприятием, даже в случае, если эти имущество, запасные части,

материалы и запасы подлежат использованию на участке маршрута в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части (включая двигатели), ввезенные на территорию государства другой Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием.

3. Имущество, запасные части, материалы и запасы, указанные в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, могут быть выгружены на территории государства другой Договаривающейся Стороны с согласия таможенных органов государства этой другой Договаривающейся Стороны. Такие имущество, запасные части, материалы и запасы будут находиться под таможенным контролем таможенных органов государства другой Договаривающейся Стороны до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами государства другой Договаривающейся Стороны.

4. Освобождения, предусмотренные пунктами 1 и 2 настоящей статьи, также будут применяться к оборудованию и материалам, указанным в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, в случае когда такое оборудование и материалы заимствуются или передаются во временное пользование на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с соглашением между назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны и другим предприятием, пользующимся аналогичным освобождением на территории государства этой другой Договаривающейся Стороны.

5. Необходимые документы и бланки с символикой авиапредприятия, используемые назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны, включая авиабилеты, авианакладные, доставленные или доставляемые назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны на территорию государства другой Договаривающейся Стороны в связи с эксплуатацией договорных линий, освобождаются на основе взаимности от обложения таможенными пошлинами, налогами, инспекционными сборами и иными подобными платежами и сборами.

6. Сборы за предоставленное обслуживание, хранение и таможенное оформление взимаются в соответствии с таможенным законодательством государства каждой Договаривающейся Стороны.

Статья 12 Налогообложение

1. Выручка, полученная назначенными авиапредприятиями государства одной Договаривающейся Стороны на территории

государства другой Договаривающейся Стороны от эксплуатации договорных линий, будет освобождаться от всех налогов.

2. Имущество назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны на территории государства другой Договаривающейся Стороны будет освобождаться на основе взаимности от всех налогов.

3. Вознаграждение, заработная плата и другие подобные поступления, полученные работниками представительства назначенного авиапредприятия государства каждой из Договаривающихся Сторон, являющимися гражданами государства первой Договаривающейся Стороны, будут освобождаться другой Договаривающейся Стороной на основе взаимности от всех налогов.

Статья 13 Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии устанавливаются на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, обоснованную прибыль, характеристику воздушной линии и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы устанавливаются в соответствии с указанными ниже условиями.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны по возможности согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями путем консультаций с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласовать любой из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти государств Договаривающихся Сторон устанавливают тариф по договоренности между собой.

4. Тарифы вступают в силу после их утверждения авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

5. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, остаются в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы.

Статья 14 Перевод доходов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенным авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны право

свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этими назначенными авиапредприятиями от международных воздушных перевозок.

2. Такой перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу, действующему в день перевода, в соответствии с валютным законодательством государства Договаривающейся Стороны, из которого осуществляется перевод.

Статья 15

Представительства авиапредприятия и продажа перевозок

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенным авиапредприятиям государства одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории государства другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.

2. Указанный в настоящей статье персонал может состоять из граждан государств Договаривающихся Сторон или граждан третьих стран по согласованию между компетентными властями государств Договаривающихся Сторон.

3. Назначенному авиапредприятию государства одной Договаривающейся Стороны предоставляется право продажи авиаперевозок с использованием собственной перевозочной документации на территории государства другой Договаривающейся Стороны в соответствии с законодательством государства этой другой Договаривающейся Стороны. Такая продажа может осуществляться либо непосредственно в представительствах назначенных авиапредприятий, либо через агентов по продаже, имеющих соответствующее разрешение на предоставление таких услуг.

Статья 16

Авиационная безопасность

1. В соответствии с правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство по авиационной безопасности составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют, в частности, в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге

16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., и Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, подписанного в г. Монреале 24 февраля 1988 г., положениями двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в будущем.

2. Договаривающиеся Стороны на основании соответствующей просьбы оказывают всю необходимую помощь друг другу в предотвращении незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких 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 и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и оформленными как приложения к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам. Договаривающиеся Стороны должны требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов, зарегистрированных в их государствах, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на территории их государства, и лица, осуществляющие эксплуатацию международных аэропортов на территории своего государства, действовали в соответствии с такими положениями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона может потребовать от таких эксплуатантов воздушных судов соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые регулируют въезд, выезд и нахождение в пределах территории государства другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона обеспечивает применение надлежащих мер в пределах территории ее государства 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 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, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством предоставления связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 17 Консультации

Для обеспечения конструктивного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон могут периодически проводиться консультации.

Статья 18 Безопасность полетов

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время предложить провести консультации, касающиеся норм безопасности полетов, соблюдаемых другой Договаривающейся Стороной, относящихся к аэронавигационным средствам, летным экипажам, воздушным судам и эксплуатации воздушных судов. Такие консультации проводятся в течение 30 дней после обращения с такой просьбой.

2. Если в результате таких консультаций одна Договаривающаяся Сторона находит, что другая Договаривающаяся Сторона не обеспечивает в областях, указанных в пункте 1 настоящей статьи, эффективное соблюдение и эффективный контроль за соблюдением норм безопасности полетов, соответствующих стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с Конвенцией, эта другая Договаривающаяся Сторона информируется о таких выводах и мерах, считающихся необходимыми для выполнения стандартов Международной организации гражданской авиации. После этого эта другая Договаривающаяся Сторона предпринимает соответствующие корректирующие действия в течение согласованного периода времени.

3. В соответствии со статьей 16 Конвенции Договаривающиеся Стороны также соглашаются с тем, что любое воздушное судно, эксплуатируемое назначенным авиапредприятием или от имени назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны для полетов на территорию или с территории государства другой Договаривающейся Стороны, может при нахождении на территории государства другой Договаривающейся Стороны быть подвергнуто досмотру уполномоченными представителями другой

Договаривающейся Стороны при условии, что это не вызовет необоснованной задержки в эксплуатации воздушного судна. Несмотря на обязательства, указанные в статье 33 Конвенции, целью этого досмотра является проверка действительности соответствующей документации воздушного судна и свидетельств его экипажа, а также соответствия оборудования и состояния воздушного судна стандартам Международной организации гражданской авиации, действующим в это время в соответствии с Конвенцией.

4. Если для обеспечения безопасности полетов авиапредприятия необходимы безотлагательные действия, каждая Договаривающаяся Сторона сохраняет за собой право незамедлительно приостановить действие или изменить разрешение на эксплуатацию, предоставленное авиапредприятию или авиапредприятиям государства другой Договаривающейся Стороны.

5. Любые меры, принимаемые одной Договаривающейся Стороной в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, прекращаются, как только основание для этих мер перестает существовать.

6. Применительно к пункту 2 настоящей статьи в том случае, если установлено, что одна Договаривающаяся Сторона продолжает не соблюдать стандарты Международной организации гражданской авиации по истечении согласованного периода времени, об этом должен быть уведомлен генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации. Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации необходимо также уведомлять о последующем удовлетворительном решении проблемы.

Статья 19

Предоставление статистических данных

Авиационные власти государства одной Договаривающейся Стороны предоставляют авиационным властям государства другой Договаривающейся Стороны по запросу статистические или иные данные, касающиеся перевозок по договорным линиям.

Статья 20

Разрешение споров

1. В случае возникновения спора между Договаривающимися Сторонами в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны в первую очередь должны стремиться разрешить его путем переговоров между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

2. Если авиационные власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

Статья 21 Приложение

Приложение к настоящему Соглашению рассматривается как неотъемлемая часть настоящего Соглашения, и все ссылки на него будут включать ссылку на приложение к настоящему Соглашению, если не оговорено иное.

Статья 22 Изменение Соглашения

Если одна из Договаривающихся Сторон сочтет целесообразным внести изменения в настоящее Соглашение или в Приложение к нему, то между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предлагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение 60 дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти государств Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого срока. Изменения, внесенные в настоящее Соглашение, вступают в силу с даты получения по дипломатическим каналам последней ноты об их принятии. Изменения в приложение к настоящему Соглашению могут быть внесены по согласованию между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

Статья 23 Регистрация Соглашения

Настоящее Соглашение и любые последующие изменения (поправки) к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

Статья 24 Прекращение действия Соглашения

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление будет одновременно направлено в Международную организацию гражданской авиации.

В таком случае 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 срока.

Если другая Договаривающаяся Сторона не подтвердит получение уведомления, то оно должно считаться полученным через 14 дней с даты получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 25 Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты получения последнего письменного уведомления о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

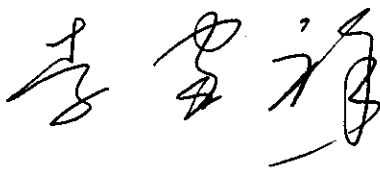
С даты вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Китайской Народной Республикой и Российской Федерацией Соглашение между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении от 26 марта 1991 г. со всеми дополнениями.

В подтверждение чего нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные на то своими соответствующими правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в г. Санкт-Петербурге "23" ноября 2010 г. в двух экземплярах, каждый на китайском, русском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае различного толкования настоящего Соглашения будет использоваться текст на английском языке.

За Правительство
Китайской Народной Республики

За Правительство
Российской Федерации



Приложение
к Соглашению между
Правительством Китайской Народной Республики
и Правительством Российской Федерации
о воздушном сообщении

I. Регулярные пассажирские перевозки

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Китайской Народной Республики:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты в Китайской Народной Республике	(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	Москва Санкт-Петербург Иркутск Владивосток Новосибирск Омск восемь других пунктов по выбору Китайской Стороны другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационным и властями государств Договаривающихся Сторон

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Российской Федерации:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты в Российской Федерации	(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	Пекин Шанхай Харбин Шэньян Урумчи Далянь Тяньцзинь Чанчунь Гуанчжоу Циндао Санья Муданьдзянь пять других пунктов по выбору Российской Стороны другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон могут не использоваться назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон по своему усмотрению.

2. Разрешается совмещение нескольких пунктов отправления на территории государства одной Договаривающейся Стороны с использованием единого номера рейса при выполнении полетов по установленным маршрутам, исключая совмещение с Пекином и Москвой.

3. Право совмещения пунктов вылета на территории государств Договаривающихся Сторон, а также пунктов на территории третьих стран будет являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

4. Право назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") является предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

5. Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие соглашения типа "блок-спейс" и "код-шеринг" с назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон должны одобрить такие соглашения. Аналогичные соглашения с авиапредприятиями третьих стран должны быть предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

6. Использование воздушных судов, взятых в аренду с экипажем для эксплуатации договорных линий как назначенными, так и неназначенными авиапредприятиями государств обеих Договаривающихся Сторон, должно быть предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

7. Частоты полетов назначенных авиапредприятий каждой Договаривающейся Стороны согласовываются между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

8. Чартерные полеты выполняются в соответствии с законами и правилами того государства, на территорию которого выполняется чартерный полет.

9. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным авиаперевозкам на установленных маршрутах. Выполнение чартерных рейсов должно производиться в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон.

II. Регулярные грузовые перевозки

1. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Китайской Народной Республики:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты в Китайской Народной Республике	(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	Москва Санкт-Петербург Иркутск Новосибирск Красноярск Хабаровск Абакан Ульяновск три других пункта по выбору Китайской Стороны другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационным и властями государств Договаривающихся Сторон

2. Маршруты, которые будут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенными авиапредприятиями Российской Федерации:

Пункты отправления	Промежуточные пункты	Пункты назначения	Пункты за пределами
Пункты в Российской Федерации	(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	Пекин Шанхай Шэньян Урумчи Гуанчжоу Тяньцзинь Сямэнь Шэньчжэнь Чэнду Циндао Нанкин другие пункты являются предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон	(обе Договаривающиеся Стороны договорились внести список пунктов, которые будут определены позже) другие пункты являются предметом договоренности между авиационным и властями государств Договаривающихся Сторон

Примечания:

1. Промежуточные пункты и пункты за пределами территорий государств Договаривающихся Сторон могут не использоваться назначенными авиапредприятиями государств Договаривающихся Сторон по своему усмотрению.

2. Разрешается совмещение нескольких пунктов отправления на территории государства одной Договаривающейся Стороны с использованием единого номера рейса при выполнении полетов по установленным маршрутам.

3. Право совмещения пунктов вылета на территории государств Договаривающихся Сторон, а также пунктов на территории третьих стран будет являться предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

4. Право назначенного авиапредприятия государства одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки груза и почты между пунктами на территории государства другой Договаривающейся Стороны и пунктами на территории третьих стран (использование прав "5-й свободы воздуха") будет являться предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

5. Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон при эксплуатации договорных линий могут заключать коммерческие соглашения типа "блок-спейс" и "код-шеринг" с назначенными авиапредприятиями государства другой Договаривающейся Стороны. Авиационные власти государств Договаривающихся Сторон одобряют такие соглашения. Аналогичные соглашения с авиапредприятиями третьих стран являются предметом отдельной договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

6. Использование воздушных судов, взятых в аренду с экипажем для эксплуатации договорных линий как назначенными, так и неназначенными авиапредприятиями государств обеих Договаривающихся Сторон, должно быть предметом договоренности между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

7. Назначенные авиапредприятия государств Договаривающихся Сторон при эксплуатации договорных маршрутов могут использовать любой тип дозвуковых воздушных судов. При использовании воздушных судов различной емкости назначенные авиапредприятия должны согласовывать провозные емкости между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

8. Частоты полетов назначенных авиапредприятий государства каждой Договаривающейся Стороны должны согласовываться между авиационными властями государств Договаривающихся Сторон.

9. Чартерные полеты выполняются в соответствии с законами и правилами того государства, на территорию которого выполняется чартерный полет.

10. Чартерные полеты не должны наносить ущерба регулярным авиаперевозкам на установленных маршрутах. Выполнение чартерных рейсов должно производиться в соответствии с законодательством государств Договаривающихся Сторон.

ПРОТОКОЛ
к Соглашению между Правительством Китайской Народной
Республики и Правительством Российской Федерации о воздушном
сообщении

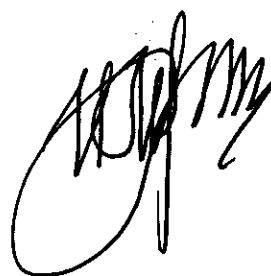
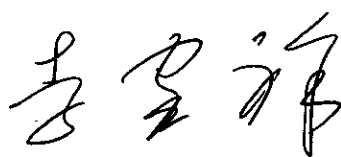
Подписывая Соглашение между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Российской Федерации о воздушном сообщении (далее - Соглашение), нижеподписавшиеся представители Договаривающихся Сторон согласовали следующее положение, которое является неотъемлемой частью Соглашения:

В случае если иное не установлено Договаривающимися Сторонами, действие Соглашения не распространяется на Специальный административный район Гонконг Китайской Народной Республики и на Специальный административный район Макао Китайской Народной Республики.

Совершено в Санкт-Петербурге "23" ноября 2010 г. в двух экземплярах, каждый на китайском, русском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае различного толкования настоящего Протокола будет использоваться текст на английском языке.

За Правительство
Китайской Народной Республики

За Правительство
Российской Федерации



**AIR SERVICE AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
AND THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION**

The Government of the People's Republic of China and the Government of the Russian Federation (hereinafter referred to as Contracting Parties),

Taking into consideration the fact of the People's Republic of China and the Russian Federation being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires the following terms mean:

- a) "Convention" - the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex and any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention to the extent that such Annex and amendment thereto are applicable to the Contracting Parties and any amendment of the Convention adopted under Article 94 of the Convention ratified by the People's Republic of China and by the Russian Federation respectively;
- b) "aeronautical authorities" - in the case of the People's Republic of China - the Civil Aviation Administration of China or any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Administration and in the case of the Russian Federation - the Ministry of Transport of the Russian Federation or any person or body authorized to perform any function presently exercised by the said Ministry;
- c) "designated airline" - an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;
- d) "territory" in relation to a state - land areas, internal waters, territorial sea and air space above them under the sovereignty of that state,
- e) "tariff" - the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo, and conditions for agency and other auxiliary services under which these prices apply, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
- f) "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;

- g) "capacity of an aircraft" - payload of an aircraft available on a route or sector of a route in number of seats for passengers or in units of weight for cargo and mail;
- h) "capacity of an agreed service" - capacity of an aircraft used on such service, multiplied by frequency operated by such aircraft over a given period.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

1. In accordance with the provisions of the Annex to the present Agreement the airlines of each Contracting Party shall enjoy while operating international air service on a specified route the following rights:

- a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
- b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating international air service on the routes specified in Annex to the present Agreement (hereinafter called the "agreed services" and "the specified routes" respectively).

3. The airlines designated by each Contracting Party while operating international air service on a specified route in addition to the rights mentioned in paragraph 1 of this Article shall have the rights to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in Annex to the present Agreement for the purpose of taking on and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking on board passengers, cargo and mail carried for hire or reward between the points in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such notification, the other Contracting Party shall

3

without delay, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to each designated airline the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party prior to granting the operating authorization may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by such authorities to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services for which it is designated provided that schedules, agreed between the designated airlines, are approved by the aeronautical authorities of the Contracting Parties and tariffs established in accordance with the provisions of Article 13 of the present Agreement are in force in respect of that service.

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership or effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
- b) in case of a failure by that airline to comply with the laws or the regulations in force of the Contracting Party granting these rights; or
- c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of the laws or the regulations, such rights shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin at a date as early as possible from the date of the request.

4

ARTICLE 5
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to arrival in, stay or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to operation and navigation of such aircraft while within its territory shall be applied to aircraft of the airline designated by other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to arrival in, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as regulations relating to passports, customs, currency and sanitary measures shall be applied to passengers, crew, cargo or mail of aircraft of the airline designated by the other Contracting Party while within the said territory.

ARTICLE 6
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.

2. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above the territory of its State, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 7
FEEES

Fair and reasonable fees and other charges for the use of each airport including its installations, technical and other facilities and services as well as any charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and services, provided to the designated airlines of one Contracting Party within its territory, shall be made in accordance with the rates established by each Contracting Party on its territory in accordance with the Convention. Such rates shall not be higher than those applicable to any airline of other states for the services and the use of similar airports and air navigational facilities in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 8 DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, as well as transportation of narcotics, be subject to no more than a simplified control. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties, taxes, inspection fees on arriving in the territory of the other Contracting Party and other similar payments and charges, with the exception of the charges corresponding to services performed, storage and customs clearance being levied in accordance with laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 9 PRINCIPLES GOVERNING THE OPERATION OF AGREED SERVICES

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of one Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect the services which the latter provides on the whole or any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall be related to the requirements of the public for transportation on the specified routes and each designated airline shall have as its primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between their respective territories.

4. When air services provided by the designated airlines of one Contracting Party between the points on the territory of the other Contracting Party and the points in the third countries the granted capacity shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to the requirements of:

- a) traffic between the countries of origin and destination;
- b) traffic of the area through which the agreed services pass; and
- c) through airline operations.

ARTICLE 10 COMMERCIAL ARRANGEMENTS

Technical and commercial matters concerning the operation of aircraft and transportation of passengers, cargo and mail on the agreed services shall be settled by agreement between the designated airlines or between the designated airlines and the services providers and if it is necessary shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

For the purposes of realizing the ground technical services of its aircraft, the designated airlines of each Contracting Party will conclude the respective agreements with the enterprises of the other Contracting Party which have the needed license to provide such service in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 11 CUSTOMS DUTIES

1. When an aircraft operated on the agreed services by the designated airline of one Contracting Party arrives in the territory of the other Contracting Party, the said aircraft and its regular equipment, spare parts (including engines) fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other payments and charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, goods and store items remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. The following equipment and items shall also be exempt on the basis of reciprocity from customs duties, taxes, inspection fees and other similar payments and charges on arriving in the territory of the other Contracting Party:

- a) regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) carried into the territory of the other Contracting Party and intended for use on aircraft operated on the agreed services by the designated airline, even when such equipment, spare parts, goods and store items are to be used on part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party,
- b) spare parts (including engines) introduced into the territory of the other Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on the agreed services by the designated airline.

3. Equipment, spare parts, goods and store items referred to in

paragraphs 1 and 2 of this Article may be unloaded in the territory of the other Contracting Party with the permission of the Customs authorities of the other Contracting Party. Such equipment, spare parts, goods and store items shall be kept under the supervision or control of the Customs authorities of the other Contracting Party up to such time as they are re-exported, or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations of the other Contracting Party.

4. The exemption provided for in paragraphs 1 and 2 of this Article shall also be available where a designated airline of one Contracting Party has contracted with other airline(s), which similarly enjoy(s) such exemptions in the territory of the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the equipment and items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

5. The necessary documents with airline's symbol used by the designated airlines of one Contracting Party including air tickets, airway bills that are imported or being imported to the territory of the other Contracting Party in connection with the operation of the agreed services, shall be exempt on the basis of reciprocity from customs duties, taxes, inspection fees and other similar payments and charges.

6. Charges corresponding to the performed services, storage and customs clearance will be levied in accordance with the laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 12 TAXATION

1. The revenues realized by the designated airlines of each Contracting Party within the territory of the other Contracting Party in connection with operations of air services shall be exempt from all taxes.

2. The property of the designated airline of each Contracting Party within the territory of the other Contracting Party shall be exempted from all taxes on the basis of reciprocity.

3. Wages, salaries and other similar remuneration received by the employees of the representation of the designated airline of either Contracting Party, who are nationals of the first Contracting Party, shall be exempt from all taxes on the basis of reciprocity by the other Contracting Party.

ARTICLE 13 TARIFFS

1. Tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation,

reasonable profit, characteristics of airline (such as standards of speed and service) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with the other airlines operating the whole or part of that route.

3. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs or for some other reason a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavor to determine the tariff by agreement between themselves.

4. The tariffs shall come into force after having been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

5. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

ARTICLE 14 TRANSFER OF EARNINGS

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

2. The said transfer shall be made in any convertible currencies according to the official exchange rate valid for the date of transfer and in accordance with the foreign exchange legislation of the Contracting Party, from which territory the transfer is made.

ARTICLE 15 AIRLINE REPRESENTATION AND SALE OF TRANSPORTATION

1. With the purpose of ensuring the operation of the agreed services, the designated airline of one Contracting Party shall be granted the right to station in the territory of the other Contracting Party its representations with the administrative, commercial and technical personnel necessary.

2. The above mentioned personnel may consist of the nationals of the Contracting Parties, or of nationals of third countries subject to prior approval of the competent authorities of the Contracting Parties.

3. The designated airline of one Contracting Party shall be granted the right of its own sale of transportation using their own transportation documents

in the territory of the other Contracting Party, in accordance with laws and regulations of that State. Such sale may be executed directly in the representations of the designated airlines or through the authorized agents which have an appropriated license to provide such attendance.

ARTICLE 16

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of the present Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the provisions of bilateral agreements in force between the Contracting Parties as well as their agreements to be signed subsequently.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other 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 act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and operators of international airports in the territory of their States act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party may require such operators of aircraft to observe the aviation security provisions and requirements referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of the other Contracting Party.

Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within the territory of its State 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, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 17 CONSULTATIONS

From time to time there shall be the consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfillment of the present Agreement.

ARTICLE 18 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention,

the purpose of this search is to verify the validity of relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 19 PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, statistics or other such information relating to traffic carried on the agreed services.

ARTICLE 20 SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled through diplomatic channels.

ARTICLE 21 ANNEX

Annex to the present Agreement shall be considered as its integral part and all references on the Agreement shall include reference on the Annex to the present Agreement, unless otherwise agreed.

ARTICLE 22 MODIFICATION OF AGREEMENT

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement and the Annex thereto, it may request a consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request unless the aeronautical authorities of the Contracting Parties agree upon the prolongation of that period. The modifications of the present Agreement shall come into effect when confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels. The modification of Annex may be made by an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 23 REGISTRATION OF AGREEMENT

The present Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24 TERMINATION

Each Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 25
ENTRY INTO FORCE

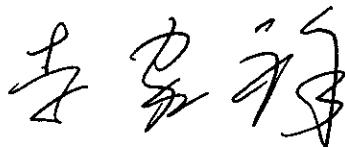
The present Agreement shall enter into force at the date of the last written notification confirming that the Contracting Parties have fulfilled all their internal procedures for the entry into force of the present Agreement.

From the date the present Agreement comes into force, the Air Service Agreement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Russian Federation, signed on 26 March, 1991 is terminated.

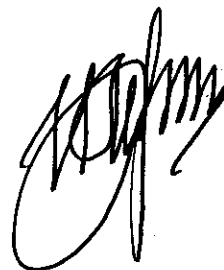
In witness whereof, the undersigned, duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in Saint-Petersburg on November 23, 2010 in duplicate in the Chinese, Russian and English languages, all texts being equally authentic. In case of different interpretation of the Agreement, the English text of the present Agreement shall be used.

**For the Government of
the People's Republic of China**



**For the Government of
the Russian Federation**



ANNEX
to Air Service Agreement between
the Government of the People's Republic of China
and the Government of the Russian Federation

I. Passenger scheduled air services.

1.1. The designated airlines of the People's Republic of China shall be entitled to operate international scheduled air services in both directions on the routes specified hereunder:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Points in the People's Republic of China	(both sides agreed to list the existing points which will be clarified at a later stage) other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties	Moscow Saint-Petersburg Irkutsk Vladivostok Novosibirsk Omsk eight other points to choose by the Chinese Side other points subject to an agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties	(both sides agreed to list the existing points which will be clarified at a later stage) other points subject to an agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties

1.2. The designated airlines of the Russian Federation shall be entitled to operate international scheduled air services in both directions on the routes specified hereunder:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Points in the Russian Federation	(both sides agreed to list the existing points which will be clarified at a later stage)	Beijing Shanghai Harbin Shenyang Urumqi Dalian Tianjin Changchun Guangzhou Qingdao Sanya Mudanjiang	(both sides agreed to list the existing points which will be clarified at a later stage)
	other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties	five other points to choose by the Russian Side	other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties
		other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties	

Notes:

(1) Intermediate points and points beyond the territories of the Contracting Parties may be omitted by the designated airlines of the Contracting Parties at their discretion.

(2) It is allowed to co-terminalise several points of origin in the territory of one Contracting Party with the same flight number while operating the specified routes except Beijing and Moscow.

- (3) The rights of co-terminalization of the points of origin in the territories of the Contracting Parties as well as points in third countries shall be subject to the separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
- (4) The right of the designated airline of one Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of other Contracting Party and points in the territory of the third countries (exercise of fifth freedom traffic right) shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
- (5) Designated airlines of the Contracting Parties, which operate flights on the specified routes, may enter into commercial arrangements included, but not limited to "block-space" and "code-sharing" with designated airlines of the other Contracting Party. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall agree upon such arrangements. Similar arrangements with airlines of third countries shall be subject of separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
- (6) Any types of operation of agreed services by wet leased aircraft by designated as well as non-designated carriers of both Contracting Parties shall be subject of an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
- (7) Quantity of frequencies used by the designated airlines of each Contracting Party shall be subject of agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
- (8) Charter flights shall be operated in accordance with the rules of the country to which the charter traffic destines.
- (9) The charter services should not jeopardize scheduled services on the specified routes. The operation of charter flights is to be effected in accordance with the legislation of the Contracting Parties.

2. Cargo scheduled air services.

2.1. The designated airlines of the People's Republic of China shall be entitled to operate international scheduled air services in both directions on the routes specified hereunder:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Points in the People's Republic of China	(both sides agreed to list the existing points which will be clarified at a later stage) other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties	Moscow Saint-Petersburg Irkutsk Novosibirsk Krasnoyarsk Khabarovsk Abakan Ulianovsk three other points to choose by the Chinese Side Other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties	(both sides agreed to list the existing points which will be clarified at a later stage) other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties

2.2. The designated airlines of the Russian Federation shall be entitled to operate international scheduled air services in both directions on the routes specified hereunder:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
Points in the Russian Federation	(both sides agreed to list the existing points which will be clarified at a later stage)	Beijing Shanghai Shenyang Urumqi Tianjin Guangzhou	(both sides agreed to list the existing points which will be clarified at a later stage)
	other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties	Xiamen Shenzhen Chengdu Qingdao Nanjing other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties	other points subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties

Notes:

- (1) Intermediate points and points beyond the territories of the Contracting Parties may be omitted by the designated airlines of the Contracting Parties at their discretion.
- (2) It is allowed to co-terminalise several points of origin in the territory of one Contracting Party with the same flight number while operating the specified routes.
- (3) The rights of co-terminalization of the points of origin in the territories of the Contracting Parties as well as points in third countries shall be subject to the separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
- (4) The right of the designated airline of one Contracting Party to transport cargo between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of the third countries (exercise of fifth freedom traffic right) shall be

subject to the agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) Designated airlines of the Contracting Parties, which operate flights on the specified routes, may enter into commercial arrangements included, but not limited to "block-space" and "code-sharing" with designated airlines of the other Contracting Party. The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall agree upon such arrangements. Similar arrangements with airlines of third countries shall be subject of separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(6) Any types of operation of agreed services by wet leased aircraft by designated as well as non-designated carriers of both Contracting Parties shall be subject of an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(7) The designated airlines of the Contracting Parties while operating the specified routes may utilize any type of subsonic aircraft. The designated airlines while using aircraft of different capacity shall coordinate aircraft capacity between aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(8) Quantity of frequencies used by the designated airlines of each Contracting Party shall be subject of agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(9) Charter flights shall be operated in accordance with the rules of the country to which the charter traffic destines.

(10) The charter services should not jeopardize scheduled services on the specified routes. The operation of charter flights is to be effected in accordance with the legislation of the Contracting Parties.

PROTOCOL
to the Air Service Agreement
between the Government of the People's Republic of China
and the Government of the Russian Federation

On the signing of the Air Service Agreement between the Government of the People's Republic of China and the Government of the Russian Federation (hereinafter referred to as the "Agreement"), the undersigned representatives of the Contracting Parties have agreed on the following provision which constitute an integral part of the Agreement:

Unless otherwise agreed by both Contracting Parties, the Agreement does not apply to Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Macau Special Administrative Region of the People's Republic of China.

Done in Saint-Petersburg on November 23, 2010 in duplicate in Chinese, Russian and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

**For the Government of
the People's Republic of China**



**For the Government of
the Russian Federation**

