

СОГЛАШЕНИЕ
между Правительством Российской Федерации
и Правительством Новой Зеландии
о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации и Правительство Новой Зеландии, (именуемые в дальнейшем "Договаривающимися Сторонами"),

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы,

согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Для целей настоящего Соглашения нижеследующие термины означают:

а) "авиационные власти" означает в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством, и в отношении Новой Зеландии - Министра транспорта или любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министром;

b) "назначенное авиапредприятие" означает любое авиапредприятие, которое было назначено и уполномочено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

c) "территория" в отношении государства означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

d) "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение к этой Конвенции и любую поправку к такому Приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Российской Федерацией и Новой Зеландией;

e) термины "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции.

2. Действие настоящего Соглашения не распространяется на Острова Кука, остров Ниуэ и острова Токелау.

3. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

Статья 2

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (именуются в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты").

Статья 3

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

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и(или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования.

2. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или по найму.

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

4. Если в силу вооруженного конфликта, политической нестабильности или политических конфликтов, или каких-либо особых и чрезвычайных обстоятельств назначенные авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны не смогут выполнять полеты по обычным маршрутам, другая Договаривающаяся Сторона предпримет все возможное для облегчения продолжения таких полетов по соответствующим временным маршрутам, как это будет решено Договаривающимися Сторонами.

Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить авиапредприятие(я) с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

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 полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и обоснованно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, 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 упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет уверенности в том, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или ее гражданам.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что согласованные тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие.

Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование указанными в статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами;

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

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила, установленные Договаривающейся Стороной, предоставляющей эти права, или

с) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если немедленное аннулирование, приостановление или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации с авиационными властями второй Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны состояться не позднее, чем через пятнадцать (15) дней с даты запроса.

Статья 6

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

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и, в частности, формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

3. Ни одна из Договаривающихся Сторон не может предоставить каких-либо преимуществ ее собственному авиапредприятию по отношению с назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны в применении законов и правил, предусмотренных в настоящей Статье.

Статья 7

Сборы и другие платежи, применяемые на территории каждой из Договаривающихся Сторон к авиапредприятиям другой Договаривающейся Стороны, за пользование аэропортами и другими авиационными средствами и услугами на территории первой Договаривающейся Стороны, не будут превышать сборов, которые применяются к любому другому авиапредприятию, пользующемуся такими же услугами.

Статья 8

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

Статья 9

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести ущерба перевозкам этого авиапредприятия, осуществляемым на этом же маршруте или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между их соответствующими территориями.

4. Перевозки, осуществляемые назначенным авиапредприятием по настоящему Соглашению, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет определяться следующими факторами:

- а) потребностью в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) потребностью в перевозках того района, через который проходит авиалиния, и
- с) потребностью в выполнении сквозных полетов по данному маршруту.

5. Авиационные власти Договаривающихся Сторон будут совместно определять практическое применение принципов, содержащихся в вышеуказанных пунктах, при эксплуатации договорных линий назначенными авиапредприятиями.

Статья 10

1. Тарифы, которые будут применяться назначенным авиапредприятием(ями) для перевозок между территориями Договаривающихся Сторон, должны устанавливаться на разумном уровне с должным учетом всех соответствующих факторов, включая интересы пользователей, эксплуатационные расходы, умеренную прибыль и соображения рынка. Назначенное авиапредприятие(я) может консультироваться со своим партнером или, если оно пожелает, с другими авиапредприятиями по предлагаемым тарифам, но это не обязывает авиапредприятие осуществлять такие консультации до представления тарифов на регистрацию.

2. Авиационные власти Договаривающихся Сторон будут применять следующие положения для утверждения тарифов, устанавливаемых авиапредприятиями каждой Договаривающейся Стороны, для перевозки между пунктом на территории одной Договаривающейся Стороны и пунктом на территории другой Договаривающейся Стороны:

- i) Любой тариф за перевозку между территориями двух Договаривающихся Сторон будет зарегистрирован назначенным авиапредприятием или от его имени у авиационных властей не позднее чем за тридцать (30) дней (или более короткий период по согласованию между авиационными властями) до предполагаемой даты его введения в действие.
- ii) Зарегистрированный таким образом тариф может быть одобрен авиационными властями в любое время. Тем не менее, с учетом двух следующих пунктов, любой такой тариф будет считаться одобренным через двадцать один (21) день после получения заявки на регистрацию, если авиационные власти обеих стран не информировали друг друга в письменной форме в течение двадцати (20) дней после получения заявки на регистрацию, что они не одобряют предложенный тариф.

- iii) Ничто, упомянутое в подпункте (ii) пункта 2 настоящей Статьи, не должно рассматриваться как положение, препятствующее авиационным властям каждой из Договаривающихся Сторон в одностороннем порядке не разрешить применение любого тарифа, зарегистрированного одним из его назначенных авиапредприятий. Тем не менее, такое одностороннее действие должно иметь место только, если авиационные власти считают предлагаемый тариф чрезмерно завышенным или, что его применение будет означать поведение, рассчитанное на подрыв конкуренции, способное нанести серьезный урон другому авиапредприятию или авиапредприятиям.
- iv) Если авиационные власти каждой из Договаривающихся Сторон посчитают предлагаемый тариф, зарегистрированный у них авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны, чрезмерно завышенным или, что его применение будет означать поведение, рассчитанное на подрыв конкуренции, способное нанести серьезный урон другому авиапредприятию или авиапредприятиям, они могут в течение двадцати (20) дней после получения заявки на регистрацию запросить консультации с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны состояться в течение двадцати одного (21) дня с даты запроса, и тариф вступит в силу в конце этого периода, если авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон не договорятся об ином.
- v) В случае, когда тариф, вступивший в силу в соответствии с положениями, изложенными выше, рассматривается авиационными властями одной Договаривающейся Стороны как наносящий серьезный урон другому авиапредприятию или авиапредприятиям на определенном маршруте или маршрутах, эти авиационные власти могут запросить консультации с авиационными властями другой Договаривающейся Стороны. Такие консультации должны состояться в течение двадцати одного (21) дня с даты запроса, и тариф вступит в силу в конце этого периода, если авиационные власти обеих Договаривающихся Сторон не договорятся об ином.

3. Тарифы, взимаемые назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны за перевозку между территорией другой Договаривающейся Стороны и третьей страной, должны быть представлены на одобрение авиационным властям другой Договаривающейся Стороны. Каждый зарегистрированный тариф должен быть утвержден, если он идентичен по размеру, условиям применения и сроку годности тарифу, утвержденному этими авиационными властями и применяемому назначенным авиапредприятием этой другой Договаривающейся Стороны, для перевозок между ее территорией и территорией третьей страны, при условии, что эти авиационные власти могут аннулировать это утверждение, если у соответствующего существующего тарифа, с которым сопоставляется тариф, по какой-либо причине истек срок действия, или изменить условия применения тарифа для приведения его в соответствие с любым одобренным изменением соответствующего сопоставимого тарифа.

Статья 11

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, обычные запасы топлива и смазочных материалов, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождены от всех таможенных сборов, пошлин и других подобных сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что это имущество, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также будут освобождаться от таких сборов и пошлин, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт.

3. Материалы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно и не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

Статья 12

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием от эксплуатации договорных линий.

2. Такой перевод должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте и там, где возможно, по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

Статья 13

Доходы, полученные назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны на территории другой Договаривающейся Стороны от эксплуатации договорных линий, будут освобождены этой другой Договаривающейся Стороной от налогообложения, которое должно или могло бы быть применимо в соответствии с правилами этой Договаривающейся Стороны.

Статья 14

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

2. Указанный в настоящей статье персонал должен состоять из граждан Договаривающихся Сторон.

Статья 15

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г., положениями действующих двусторонних соглашений между Договаривающимися Сторонами, а также тех соглашений, которые будут заключены между ними в последующем.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и авионавигационных 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 предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории, и эксплуатанты международных аэропортов на их

территории действовали в соответствии с такими положениями и требованиями 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 территории.

Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории 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, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 16

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

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время запросить консультации по вопросам, касающимся воздушного сообщения, в соответствии с настоящим Соглашением. Такие консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты получения запроса другой Договаривающейся Стороной, если Договаривающиеся Стороны не договорятся об ином.

Статья 17

Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения или Приложения к нему, будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

Статья 18

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода. Поправки к Соглашению вступают в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии. Поправки к Приложению могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 19

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

Статья 20

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем решении прекратить действие настоящего Соглашения. Такое уведомление одновременно должно быть направлено Договаривающейся Стороной, подающей такое уведомление, в Международную организацию гражданской авиации. В этом случае Соглашение прекратит свое действие через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого периода. При отсутствии подтверждения о получении уведомления другой Договаривающейся Стороной, оно будет считаться полученным через четырнадцать (14) дней после получения уведомления Международной организацией гражданской авиации.

Статья 21

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня его подписания.

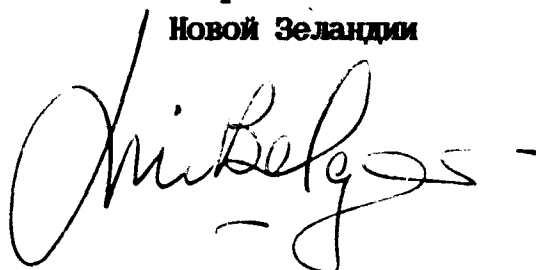
В ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, должным образом уполномоченные своими соответствующими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

СОВЕРШЕНО в Москве "18" марта 1993 года в двух подлинных экземплярах, каждый на русском и английском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.

**За Правительство
Российской Федерации**



**За Правительство
Новой Зеландии**



ПРИЛОЖЕНИЕ

ТАБЛИЦА МАРШРУТОВ

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

Два пункта в Европе, пункты в Российской Федерации через пункты в Азии и Австралии, которые будут определены, в три пункта в Новой Зеландии и далее в два пункта за пределами Новой Зеландии, в районе островов южной части Тихого океана и в Южной Америке.

II. Маршруты, которые будут эксплуатироваться назначенными авиапредприятиями Новой Зеландии в обоих направлениях:

Два пункта в районе островов Южной части Тихого океана и Южной Америке, пункты в Новой Зеландии, через пункты в Австралии и Азии, которые будут определены, в два пункта в Российской Федерации и далее в два пункта за пределами Российской Федерации в Европе.

Примечания:

а) назначенные авиапредприятия Договаривающихся Сторон при полетах по маршрутам иным, чем Транссибирский маршрут, через пункты в Японии, Китае, Республике Корея и Гонконге могут опускать посадки в любом пункте при условии, что договорные авиалинии на установленных маршрутах включают пункт на территории Договаривающейся Стороны, назначившей авиапредприятие;

б) право назначенного авиапредприятия одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах будет являться предметом договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон;

с) чартерные, дополнительные и специальные рейсы могут выполняться по предварительной заявке назначенного авиапредприятия; эта заявка должна подаваться авиационным властям другой Договаривающейся Стороны не позднее, чем за сорок восемь (48) часов до вылета воздушного судна, не считая выходных и праздничных дней;

д) полеты назначенных авиапредприятий Договаривающихся Сторон по Транссибирскому маршруту через пункты в Японии, Китае, Республике Корея и Гонконге должны выполняться в соответствии со специальной договоренностью между авиационными властями Договаривающихся Сторон.