



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____

din _____ 2023

Chișinău

pentru inițierea negocierilor asupra proiectului Acordului dintre Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong a Republicii Populare Chineze privind serviciile aeriene și împuternicirea delegației oficiale pentru negocierea acestuia

În temeiul art. 7 alin. (2) și art. 8 din Legea nr. 595/1999 privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2000, nr. 24-26, art. 137), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se ia act de proiectul Acordului dintre Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong a Republicii Populare Chineze privind serviciile aeriene.
2. Se inițiază negocierile asupra proiectului Acordului dintre Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong a Republicii Populare Chineze privind serviciile aeriene.
3. Pentru negocierea proiectului Acordului dintre Guvernul Republicii Moldova și Guvernul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong a Republicii Populare Chineze privind serviciile aeriene, se împuternicește delegația oficială în următoarea componență:

Ghenadie MARIAN – Secretar de stat al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, responsabil de domeniul transporturilor, conducător al delegației;

_____ - Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene;

_____ - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;

_____ - Autoritatea Aeronautică Civilă.

4. Conducătorul delegației de negociatori, domnul Ghenadie Marian, Secretarul de stat responsabil de domeniul transporturilor, se împuternicește pentru parafarea textului negociat al Acordului în cauză.

5. În cazul eliberării din funcția deținută a unuia sau a mai multor membri ai delegației oficiale, atribuțiile lor în cadrul acesteia vor fi exercitate de persoanele nou-de desemnate în funcțiile respective.
6. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU

Dorin RECEAN

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
Ministrul afacerilor externe și integrării europene

Nicolae POPESCU

Ministrul infrastructurii și dezvoltării regionale

Lilia DABIJA



ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

ПОСТАНОВЛЕНИЕ №. _____
от _____ 2023
Кишинэу

**об инициировании переговоров по проекту
Соглашения между Правительством Республики Молдова и
Правительством Специального административного района Гонконг
Китайской Народной Республики
о воздушном сообщении, и о наделении полномочиями официальной
делегации для ведения переговоров**

На основании части 2 статьи 7 и статьи 8 Закона № 595/1999 о международных договорах Республики Молдова (Официальный монитор Республики Молдова, 2000 г., № 24-26, ст.137), с последующими изменениями, Правительство

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Принять к сведению проект Соглашения между Правительством Республики Молдова и Правительством Специального административного района Гонконг Китайской Народной Республики о воздушном сообщении.
2. Инициировать переговоры по проекту Соглашения между Правительством Республики Молдова и Правительством Специального административного района Гонконг Китайской Народной Республики о воздушном сообщении.
3. Для ведения переговоров по проекту Соглашения между Правительством Республики Молдова и Правительством Специального административного района Гонконг Китайской Народной Республики о воздушном сообщении наделить полномочиями официальную делегацию в следующем составе:

Геннадий МАРИАН - государственный секретарь, ответственный за сферу транспорта, Министерства инфраструктуры и регионального развития;

_____ - Министерство иностранных дел и европейской интеграции;

_____ - Министерство экономического развития и цифровизации;

_____ - Орган гражданской авиации.

4. Предоставить руководителю официальной делегации господину Геннадий Мариан, государственный секретарь, ответственный за сферу транспорта, полномочия для парафирования согласованного текста указанного Протокола.
5. В случае освобождения от занимаемой должности одного или нескольких членов официальной делегации, их обязанности в ее составе будут выполнять назначенные на соответствующие должности лица.
6. Настоящее постановление вступает в силу с даты опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

ПРЕМЬЕР-МИНИСТР

Дорин РЕЧАН

Контрасигнуют:

зам. премьер-министра,
министр иностранных дел
и европейской интеграции

Николае ПОПЕСКУ

Министр инфраструктуры и регионального развития

Лилия ДАБИЖА

ACORD

DINTRE GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA ȘI GUVERNUL REGIUNII ADMINISTRATIVE SPECIALE HONG KONG A REPUBLICII POPULARE CHINEZE PRIVIND SERVICIILE AERIENE

Guvernul Republicii Moldova și
Guvernul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong a Republicii Populare Chineze („Regiunea Administrativă Specială Hong Kong”) autorizat în mod corespunzător de către Guvernul Popular Central al Republicii Populare Chineze
(denumite în continuare „Părțile Contractante”),
dorind să încheie un acord în scopul asigurării cadrului normativ pentru serviciile aeriene între Republica Moldova și Regiunea Administrativă Specială Hong Kong,
au convenit după cum urmează:

ARTICOLUL 1

Definiții

În scopul prezentului acord, cu excepția cazului în care contextul impune altfel:

- (a) termenul „autoritățile aeronautice” înseamnă, în cazul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong, Directorul General al Aviației Civile și, în cazul Republicii Moldova, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Autoritatea Aeronautică Civilă sau, în ambele cazuri, orice persoană sau organism autorizat să exercite orice funcții în prezent îndeplinite de autoritățile menționate mai sus sau funcții similare;
- (b) termenul „companie aeriană desemnată” înseamnă o companie aeriană care a fost desemnată și autorizată în conformitate cu articolul 4 („Desemnarea și autorizarea companiilor aeriene”) din prezentul acord;
- (c) termenul „zona” în legătură cu Regiunea Administrativă Specială Hong Kong include „Insula Hong Kong”, „Kowloon” și „Noile Teritorii” și în legătură cu Republica Moldova are semnificația atribuită „teritoriului” în articolul 2 din Convenția de la Chicago;
- (d) termenii „serviciu aerian”, „serviciu aerian internațional”, „linie aeriană” și „aterizare în scopuri non-trafic” au semnificațiile care le sunt atribuite în articolul 96 din Convenția de la Chicago;
- (e) termenul „acest acord” include anexa la prezentul acord și orice modificări aduse acesteia sau ale prezentului acord;
- (f) termenul „Convenția de la Chicago” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la 7 decembrie 1944, inclusiv anexele și orice amendamente la convenție sau la anexele acesteia care se aplică ambelor Părți Contractante;
- (g) termenul „tarif” înseamnă orice tarif, plată sau taxă pentru transportul de pasageri, bagaje și/sau mărfuri (cu excepția corespondenței) în transportul aerian perceput de companiile aeriene, inclusiv de agenții acestora, precum și condițiile care guvernează disponibilitatea unui astfel de tarif, plată sau taxă; și
- (h) termenul „taxă de utilizare” înseamnă o taxă aplicată companiilor aeriene de către autoritățile competente sau permise de acestea să fie percepută pentru utilizarea proprietăți sau facilități aeroportuare, sau facilități de navigație aeriană, sau servicii de securitate a aviației, inclusiv servicii conexe și facilități pentru aeronave, echipajele acestora, pasageri și marfă.

ARTICOLUL 2

Prevederile Convenției de la Chicago aplicabile serviciilor aeriene internaționale

În implementarea prezentului acord, Părțile Contractante vor acționa în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago, în măsura în care aceste dispoziții sunt aplicabile serviciilor aeriene internaționale.

ARTICOLUL 3

Acordarea drepturilor

- (1) Fiecare Parte Contractantă acordă celeilalte Părți Contractante următoarele drepturi cu

privire la serviciile sale aeriene internaționale:

- (a) dreptul de a zbura prin zona sa fără aterizare;
- (b) dreptul de a face opriri în zona sa în scopuri non-trafic.

(2) Fiecare Parte Contractantă acordă celeilalte Părți Contractante drepturile menționate în continuare în prezentul acord, în scopul operării serviciilor aeriene internaționale pe rutele specificate în secțiunea corespunzătoare a anexei la prezentul acord. Astfel de servicii și rute sunt denumite în continuare „serviciile convenite” și, respectiv, „rutele specificate”. În timpul operării unui serviciu convenit pe o rută specificată, companiile aeriene desemnate de către fiecare Parte Contractantă vor beneficia, adițional la drepturile specificate în paragraful (1) al prezentului articol, de dreptul de a efectua escale în zona celeilalte Părți Contractante în punctele specificate pentru aceste rute în conformitate cu anexa la prezentul acord în scopul îmbarcării și al debarcării pasagerilor și mărfurilor, inclusiv poșta, separat sau în combinație.

(3) Nicio prevedere din paragraful (2) al prezentului articol nu va putea fi interpretată pentru a conferi companiilor aeriene desemnate ale uneia dintre Părți Contractante dreptul de a lua la bord în zona celeilalte Părți Contractante, pasageri și mărfuri, inclusiv poșta, în scopul transportării contra plată, sau remunerare, către un alt punct de pe zona celeilalte Părți Contractante.

(4) Dacă din cauza unui conflict armat, a perturbărilor sau evoluțiilor politice sau a circumstanțelor speciale și insolite, o companie aeriană desemnată a uneia dintre Părțile Contractante nu este capabilă să opereze un serviciu pe ruta obișnuită a acesteia, cealaltă Parte Contractantă va depune toate eforturile pentru a facilita operarea continuă a unui astfel de serviciu prin intermediul unor replanificări corespunzătoare temporare ale rutelor.

ARTICOLUL 4

Desemnarea și autorizarea companiilor aeriene

(1) Fiecare Parte Contractantă are dreptul de a desemna în scris celeilalte Părți Contractante una sau mai multe companii aeriene în scopul exploatării serviciilor convenite pe rutele specificate și să retragă sau să modifice astfel de desemnări.

(2) La primirea unei astfel de desemnări, cealaltă Parte Contractantă, sub rezerva prevederilor paragrafelor (3) și (4) din prezentul articol, acordă fără întârziere companiei aeriene sau companiilor aeriene desemnate autorizațiile de operare corespunzătoare.

(3) (a) Guvernul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong are dreptul de a refuza acordarea autorizațiilor de operare menționate la paragraful (2) al prezentului articol sau de a impune condițiile pe care le consideră necesare în exercitarea de către o companie aeriană desemnată a drepturilor specificate la articolul 3 alineatul (2) din prezentul acord, în orice caz în care nu este convins că respectiva companie aeriană este stabilită și are sediul principal în Republica Moldova.

(b) Guvernul Republicii Moldova va avea dreptul de a refuza acordarea autorizațiilor de operare menționate la paragraful (2) al prezentului articol sau de a impune condițiile pe care le consideră necesare pentru exercitarea de către o companie aeriană desemnată a drepturilor specificate la articolul 3 alineatul (2) din prezentul acord, în orice caz în care nu este convins că respectiva companie aeriană este stabilită și are sediul principal în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong.

(4) Autoritățile aeronautice ale uneia dintre Părțile Contractante pot cere unei companii aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă să le asigure că este calificată să îndeplinească condițiile prevăzute de legile și reglementările aplicate în mod ordinar și rezonabil exploatării serviciilor aeriene internaționale de către astfel de Autorități.

(5) În cazul în care o companie aeriană a fost desemnată în acest mod, aceasta poate să înceapă operarea serviciilor convenite, cu condiția că compania aeriană respectă prevederile aplicabile ale prezentului Acord.

ARTICOLUL 5

Revocarea sau suspendarea autorizației de operare

(1) Fiecare Parte Contractantă are dreptul de a revoca sau suspenda o autorizație de operare pentru exercitarea drepturilor specificate la articolul 3 alineatul (2) din prezentul acord de către o companie aeriană desemnată de cealaltă Parte Contractantă sau de a impune condiții care poate considera necesare pentru exercitarea acestor drepturi:

(a) (i) în cazul Guvernului Regiunii Administrative Speciale Hong Kong, în orice caz în care nu este convins că acea companie aeriană este stabilită și își are sediul principal în Republica Moldova;

(ii) în cazul Guvernului din Republicii Moldova, în orice caz în care nu este convins că acea companie aeriană este stabilită și are sediul principal în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong; sau

(b) în cazul nerespectării de către acea companie aeriană a legilor sau reglementărilor Părții Contractante care acordă aceste drepturi; sau

(c) în cazul în care compania aeriană respectivă nu își desfășoară activitatea în conformitate cu condițiile prevăzute în prezentul acord.

(2) Cu excepția cazului în care revocarea sau suspendarea imediată a autorizației de exploatare menționate la alineatul (1) al prezentului articol sau impunerea condițiilor din acesta este esențială pentru a preveni încălcări ulterioare ale legilor sau reglementărilor, acest drept va fi exercitat numai după consultarea cu cealaltă Parte Contractantă.

ARTICOLUL 6

Aplicarea Legilor

(1) În timpul intrării, aflării în cadrul sau părăsirii zonei unei Părți Contractante, legile și reglementările acesteia referitoare la operarea și navigarea aeronavelor vor fi respectate de companiile aeriene ale celeilalte Părți Contractante.

(2) În timpul intrării, aflării în cadrul sau părăsirii zonei unei Părți Contractante, legile și reglementările acesteia referitoare la admiterea, staționarea și plecarea din zona sa a pasagerilor, echipajului sau încărcăturii ce se află la bordul aeronavelor (inclusiv reglementările cu privire la intrare, autorizare, securitatea aeronautică, imigrare, pașapoarte, devamare și carantină, sau în cazul poștei, reglementările poștale) vor fi respectate de către, sau din numele pasagerilor, echipajelor sau companiilor aeriene de transport marfar ai ale celeilalte Părți Contractante.

(3) Niciuna dintre Părțile Contractante nu va acorda o preferință propriei companii aeriene sau oricărei alte companii aeriene față de o companie aeriană desemnată a celeilalte Părți Contractante, angajată în transport aerian internațional similar, în aplicarea reglementărilor sale de imigrare, devamare, securitatea aeronautică, carantină și altor reglementări similare.

ARTICOLUL 7

Principii care guvernează operarea serviciilor convenite

(1) Companiile aeriene desemnate ale părților contractante se vor bucura de posibilități echitabile și egale de a opera serviciile convenite pe rutele specificate.

(2) În exploatarea serviciilor convenite, fiecare Parte Contractantă și companiile aeriene desemnate ale acestora țin cont de interesele celeilalte Părți Contractante și ale companiilor aeriene desemnate de acestea, pentru a nu afecta în mod nejustificat serviciile pe care acestea din urmă le asigură, în întregime sau în parte, pe aceleași rute.

(3) Serviciile convenite furnizate de companiile aeriene desemnate ale părților contractante

vor avea o legătură strânsă cu cerințele publicului pentru transportul pe rutele specificate și vor avea ca obiectiv primordial asigurarea unui factor de încărcare rezonabil pentru capacitatea adecvată să îndeplinească cerințele actuale și anticipate în mod rezonabil pentru transportul de pasageri și mărfuri, inclusiv poștă, originare sau destinate zonei Părții Contractante care a desemnat compania aeriană. Asigurarea transportului de pasageri și mărfuri, inclusiv poșta, atât luate la bord, cât și descărcate în punctele de pe rutele specificate, altele decât punctele din zona Părții Contractante, care a desemnat compania aeriană, se vor face în conformitate cu principiile generale conform cărora capacitatea a fi legată de:

- (a) cerințele de trafic către și dinspre zona Părții Contractante care a desemnat compania aeriană;
- (b) cerințele de trafic ale regiunii prin care trece serviciul convenit, ținând seama de alte servicii aeriene stabilite de companiile aeriene ale statelor care fac parte din regiunea respectivă; și
- (c) cerințele față de operațiunile companiilor aeriene.

(4) Capacitatea care trebuie asigurată pe rutele specificate va fi stabilită periodic în comun de către Părțile Contractante.

ARTICOLUL 8

Tarife

(1) Tarifele care urmează să fie aplicate de compania aeriană sau companiile aeriene desemnate ale unei Părți Contractante pentru serviciile reglementate de prezentul acord vor fi stabilite la cuantumuri rezonabile, ținându-se seama de toți factorii relevanți, inclusiv interesele utilizatorilor, costul exploataării, caracteristicile de servicii, rate de comisioane, un profit rezonabil și alte considerații de piață.

(2) Părțile Contractante convin să acorde o atenție deosebită tarifelor care pot fi inacceptabile deoarece par nejustificate de discriminare sau nemotivat de restrictive.

(3) O Parte Contractantă poate solicita notificarea sau depunerea tarifelor propuse de compania/(companii) aeriană/(aeriene) desemnată(e) din ambele Părți Contractante pentru transportul către sau dinspre zona sa. O astfel de notificare sau depunere poate fi solicitată cu cel mult 45 (patruzeci și cinci) de zile înainte de data propusă pentru introducerea tarifului. În cazuri speciale, această perioadă poate fi redusă cu acordul expres al Părții Contractante.

(4) Fiecare Parte Contractantă va avea dreptul de a aproba sau de a respinge tarifele pentru transportare într-o direcție sau dus-întors între zonele celor două Părți Contractante care începe în propria sa zonă. Tarifele care urmează să fie percepute de o companie aeriană desemnată a unei Părți Contractante pentru transportul între zona celeilalte Părți Contractante și cea a unui stat terț pentru serviciile acoperite de prezentul acord vor fi supuse cerințelor de aprobare ale celeilalte Părți Contractante. Niciuna dintre Părțile Contractante nu va lua măsuri unilaterale pentru a preveni inaugurarea tarifelor propuse sau continuarea tarifelor efective pentru transportarea într-o direcție sau dus-întors între zonele celor două Părți Contractante, care are originea din zona celeilalte Părți Contractante.

(5) Aprobarea tarifelor, stabilite în conformitate cu paragraful (4) de mai sus, poate fi acordată în mod expres de către oricare dintre Părțile Contractante către compania aeriană care depune tarifele. Cu toate acestea, în cazul în care Partea Contractantă în cauză nu a transmis în scris celeilalte Părți Contractante sau companiei aeriene în cauză o notificare de dezaprobare a acestor tarife din partea companiei aeriene a celeilalte Părți Contractante în termen de 30 (treizeci) de zile de la data depunerii, tarifele în cauză se consideră aprobate. În cazul în care, perioada depunerii este redusă în conformitate cu paragraful (3), Părțile Contractante pot conveni ca perioada în care este posibilă orice notificare de dezaprobare va fi redusă în mod corespunzător.

(6) În cazul în care oricare Parte Contractantă consideră că un tarif pentru transportul către zona sa se încadrează în categoriile descrise la paragraful (2) de mai sus, acea Parte Contractantă va notifica celeilalte Părți Contractante cu privire la nemulțumire sa cât mai curând posibil și cel puțin în termen de 30 (treizeci) zile de la data notificării sau depunerii tarifului și poate recurge la procedurile de

consultare prevăzute la alineatul (7) de mai jos.

(7) Fără a aduce atingere articolului 17 (Consultare), fiecare Parte Contractantă poate solicita consultare cu privire la orice tarif al unei companii aeriene a oricărei Părți Contractante pentru serviciile reglementate de prezentul acord, inclusiv în cazul în care tariful în cauză a fost supus unei notificări de dezaprobare sau nemulțumire. Asemenea consultări vor avea loc nu mai târziu de 30 (treizeci) zile de la primirea cererii. Părțile Contractante cooperează pentru a obține informațiile necesare pentru soluționarea motivată a problemelor. Dacă Părțile Contractante ajung la un acord, fiecare Parte Contractantă depune toate eforturile pentru a pune în aplicare acordul respectiv. Dacă nu se ajunge la un acord, va prevala decizia Părții Contractante în a cărei zonă își are originea transportării.

(8) Un tarif stabilit în conformitate cu prevederile prezentului articol rămâne în vigoare, cu excepția cazului în care este retras de către compania/companii aeriană/aeriene în cauză, sau până la aprobarea unui nou tarif. Cu toate acestea, niciun tarif nu va fi prelungit pentru o perioadă de mai mult de 12 (douăsprezece) luni de la data la care altfel ar fi expirat, dacă nu este aprobat de către Părțile Contractante. În cazul în care un tarif a fost aprobat fără o dată de expirare și în cazul în care nu a fost depus și aprobat niciun tarif nou, tariful respectiv rămâne în vigoare până la oricare dintre Părțile Contractante notifică încetarea aprobării sale din propria inițiativă sau la cererea companiei aeriene în cauză. O astfel de reziliere nu va avea loc cu un preaviz depus de mai puțin de 60 (șaizeci) de zile.

ARTICOLUL 9

Taxe vamale

(1) Aeronavele operate în serviciile aeriene internaționale de companiile aeriene desemnate ale uneia dintre Părțile Contractante și echipamentul lor obișnuit, combustibilul, lubrifianții, consumabilele tehnice, piesele de schimb (inclusiv motoare) și proviziile de bord (inclusiv, dar fără a se limita la astfel de articole precum alimentele, băuturile și tutunul), care se află la bordul acestor aeronave vor fi scutite de cealaltă Parte Contractantă pe bază de reciprocitate de la toate taxele vamale, accizele, impozitele și taxele similare care nu se bazează pe costul serviciilor furnizate la sosire, cu condiția ca echipamentele obișnuite și altele de astfel de articole rămân la bordul aeronavei.

(2) Echipamentul obișnuit, combustibilul, lubrifianții, consumabilele tehnice, piesele de schimb (inclusiv motoarele), proviziile de bord (inclusiv, dar fără a se limita la articole precum alimentele, băuturile și tutunul), stocul de bilete tipărite, borderourile aeriene, orice material tipărit care poartă însemnele unei companii aeriene desemnate a uneia dintre Părțile Contractante și materiale publicitare uzuale distribuite gratuit de acea companie aeriană desemnată, introduse în zona celeilalte Părți Contractante de către sau în numele acelei companii aeriene desemnate sau luate la bordul aeronavei operate de acea companie aeriană desemnată, vor fi scutite de cealaltă Parte Contractantă pe bază de reciprocitate de la toate taxele vamale, accizele, impozitele și taxele similare care nu se bazează pe costul serviciilor furnizate la sosire, chiar dacă aceste echipamente obișnuite și altele de astfel de articole urmează să fie utilizate în orice parte a călătoriei efectuate pe zona celeilalte Părți Contractante.

(3) Echipamentul obișnuit și celelalte articole menționate la paragrafele (1) și (2) din prezentul articol pot fi obligate să fie păstrate sub supravegherea sau controlul autorităților vamale ale celeilalte Părți Contractante.

(4) Echipamentul obișnuit și celelalte articole menționate la paragraful (1) al prezentului articol pot fi descărcate în zona celeilalte Părți Contractante cu aprobarea autorităților vamale ale celeilalte Părți Contractante. În aceste circumstanțe, astfel de echipamente obișnuite și astfel de articole se vor bucura, pe bază de reciprocitate, de scutirile prevăzute la paragraful (1) al prezentului articol până la momentul de reexportare sau retragere în alt mod în conformitate cu reglementările vamale. Cu toate acestea, autoritățile vamale ale celeilalte Părți Contractante pot cere ca astfel de echipamente obișnuite și astfel de articole să fie plasate sub supravegherea lor până în acel moment.

(5) Scutirile prevăzute de prezentul articol vor fi disponibile și în situațiile în care o companie aeriană desemnată a unei Părți Contractante a încheiat acorduri cu o altă companie aeriană sau companii

aeriane pentru împrumutul sau transferul în zona celeilalte Părți Contractante a echipamentului obișnuit și altor elemente la care se face referire la paragrafele (1) și (2) din prezentul articol, cu condiția ca celelalte companii aeriane să beneficieze în mod similar de astfel de scutiri de la cealaltă Parte Contractantă.

(6) Bagajele și mărfurile aflate în tranzit direct prin zona unei Părți Contractante vor fi scutite de taxele vamale, accize, impozite și taxe similare care nu se bazează pe costul serviciilor furnizate la sosire.

ARTICOLUL 10

Evitarea dublei impuneri

(1) Venitul sau profitul obținut din exploatarea aeronavelor în trafic internațional de către o companie aeriană a unei Părți Contractante, inclusiv prin participarea la un serviciu comun, o operațiune comună de transport aerian sau o agenție de operare internațională, care sunt supuse impozitului în aria acelei Parte Contractante va fi scutit de impozitul pe venit, impozitul pe profit și toate celelalte impozite pe venit sau profit impuse în zona celeilalte Părți Contractante.

(2) Capitalul și activele unei companii aeriane a uneia dintre Părțile Contractante referitoare la exploatarea aeronavelor în trafic internațional vor fi scutite de impozite de orice fel și descriere pe capital și active, percepute în zona celeilalte Părți Contractante.

(3) Câștigurile obținute de o companie aeriană a uneia dintre Părțile Contractante din înstrăinarea aeronavelor operate în trafic internațional sau a proprietăților mobile aferente exploatării acestor aeronave vor fi scutite de orice impozit pe câștigurile impuse în zona celeilalte Părți Contractante.

(4) Remunerația obținută cu privire la un loc de muncă exercitat la bordul unei aeronave exploatate în trafic internațional de către o companie aeriană a uneia dintre Părțile Contractante va fi scutită de orice impozit pe venit impus în zona celeilalte Părți Contractante.

(5) (a) Venituri din închiriere în sistem "dry lease" care apar în zona unei Părți Contractante și plătite unui rezident al celeilalte Părți Contractante va fi supus impozitului numai în zona celeilalte Părți Contractante.

(b) Prevederile sub-paragrafului (a) nu se vor aplica în cazul în care beneficiarul efectiv al veniturilor din locațiunea, fiind rezident al uneia dintre Părțile Contractante, își desfășoară activitatea în zona celeilalte Părți Contractante în care apar veniturile din închiriere în sistem "dry lease" printr-un sediu permanent situat acolo, iar dreptul sau proprietatea pentru care se plătește venitul din locațiune este efectiv legat de un astfel de sediu permanent. În acest caz, veniturile din închiriere în sistem "dry lease" vor rămâne impozabile conform legilor și reglementărilor fiecărei Părți Contractante.

(c) Venituri din închiriere în sistem "dry lease" se consideră că apar în zona uneia dintre Părțile Contractante atunci când plătitorul este rezident al acelei Părți Contractante. În cazul în care, totuși, persoana care plătește venitul din închiriere în sistem "dry lease", indiferent dacă este sau nu rezident al unei Părți Contractante, are în zona unei Părți Contractante un sediu permanent în legătură cu care a fost generată obligația de a plăti veniturile din închiriere în sistem "dry lease", și astfel de venituri din închiriere în sistem "dry lease" sunt suportate de un astfel de sediu permanent, atunci aceste venituri din închiriere în sistem "dry lease" se vor considera că provin din zona Părții Contractante în care este situat sediul permanent.

(d) În cazul în care, din cauza unei relații speciale între plătitor și beneficiarul efectiv sau între ambii și o altă persoană, cuantumul venitului din închiriere în sistem "dry lease" depășește, indiferent de motiv, suma care ar fi fost convenită de către plătitorul și beneficiarul efectiv în absența unei astfel de relații, prevederile prezentului paragraf se aplică numai ultimei sume menționate. În acest caz, partea excedentară a plăților va rămâne impozabilă conform legilor și reglementărilor fiecărei Părți Contractante.

(e) Prevederile acestui paragraf nu se vor aplica în cazul în care venitul din închiriere în sistem "dry lease" este plătit unei companii aeriane sau dacă proprietarul efectiv al venitului din închiriere în sistem "dry lease" este o companie aeriană.

(6) (a) Câștigurile obținute de o întreprindere a unei Părți Contractante (alta decât o companie aeriană) din înstrăinarea aeronavelor operate în trafic internațional sau a oricărui motor sau a oricărei alte părți a unei astfel de aeronave vor fi impozabile numai în aria acestei Părți Contractante.

(b) Prevederile sub-paragrafului (a) nu se vor aplica dacă aeronava sau orice motor sau orice altă parte a aeronavei face parte din proprietatea comercială a unui sediu permanent pe care întreprinderea o are în zona celeilalte Părți Contractante. În acest caz, câștigurile din înstrăinarea aeronavei sau a oricărui motor sau a oricărei alte părți a aeronavei, inclusiv astfel de câștiguri din înstrăinarea unui astfel de sediu permanent (singur sau împreună cu întreaga întreprindere), pot fi supuse impozitării în zonă celeilalte Părți Contractante.

(7) În sensul prezentului articol:

(a) termenul „venituri sau profituri obținute din exploatarea aeronavelor în trafic internațional” include veniturile și încasările brute din exploatarea aeronavelor pentru transportul de persoane, animale, mărfuri, corespondență sau materiale în trafic internațional, inclusiv:

(i) venituri sau profituri din afretare sau închiriere aeronavelor, cu condiția ca, în cazul unui contract de închiriere în sistem ”dry lease”, acesta închiriere să fie incidentală exploatării aeronavelor în trafic internațional;

(ii) venituri sau profituri din vânzarea de bilete sau de documente similare și prestarea de servicii legate de un astfel de transport, fie pentru compania aeriană în sine, fie pentru orice altă companie aeriană, cu condiția că, în cazul furnizării de servicii, această prestare a serviciilor să fie incidentală exploatării aeronavelor în trafic internațional;

(iii) dobânzi la fondurile direct legate de exploatarea aeronavelor în trafic internațional; și

(iv) venituri sau profituri din închirierea containerelor de către compania aeriană, atunci când o astfel de închiriere este incidentală exploatării aeronavelor în trafic internațional;

(b) termenul „trafic internațional” înseamnă orice transport cu o aeronavă, cu excepția cazului în care aeronava este operată numai între punctele din zona unei Părți Contractante și compania aeriană care operează aeronava nu este o companie aeriană a acelei Părți Contractante;

(c) termenii „companie aeriană a unei Părți Contractante” și „companie aeriană a acelei Părți Contractante”, după cum cere contextul, înseamnă, în cazul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong, o companie aeriană încorporată și cu sediul principal în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong și, în cazul Republicii Moldova, o companie aeriană încorporată și cu sediul principal în Republica Moldova;

(d) termenul „venituri din închiriere în sistem ”dry lease” înseamnă plăți de orice fel primite pentru închirierea în sistem ”dry lease” a aeronavelor operate în trafic internațional sau a oricărui motor al unei astfel de aeronave;

(e) termenii „rezident al unei Părți Contractante”, „rezident al acelei Părți Contractante” și „rezident al celeilalte Părți Contractante”, după cum cere contextul, înseamnă:

(i) în cazul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong,

(A) o companie încorporată în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong sau, dacă este încorporată în afara Regiunii Administrative Speciale Hong Kong, care este în mod normal administrată sau controlată în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong;

(B) orice altă persoană constituită în conformitate cu legile și reglementările Regiunii Administrative Speciale Hong Kong sau, dacă este constituită în afara Regiunii Administrative Speciale Hong Kong, fiind în mod normal gestionată sau controlată în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong;

(ii) în cazul Republicii Moldova, orice persoană care, în conformitate cu legile și reglementările din Republica Moldova este supusă impozitului în aceasta din cauza domiciliului, reședinței, sediului conducerii sau a oricărui alt criteriu de natură similară. Acest termen, totuși, nu include nicio persoană care este supusă impozitării în Republica Moldova numai cu privire la veniturile din surse din Republica Moldova;

(f) termenul „autoritate competentă” înseamnă, în cazul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong, Comisarul fiscal sau reprezentantul său autorizat și, în cazul Republicii Moldova, Serviciul Fiscal de Stat sau reprezentantul său autorizat;

(g) termenul „sediul permanent” înseamnă un loc fix de afaceri prin care se desfășoară total sau parțial activitatea unei întreprinderi și include în special un sediu de conducere, o sucursală și un oficiu. Fără a aduce atingere celor de mai sus din prezentul paragraf, atunci când o persoană acționează în aria unei Părți Contractante în numele unei întreprinderi și, făcând acest lucru, încheie în mod obișnuit

contracte sau, în mod obișnuit, joacă rolul principal care conduce la încheierea contractelor care sunt în mod obișnuit încheiate fără modificare materială de către întreprindere, și aceste contracte sunt:

- (i) în numele întreprinderii; sau
- (ii) pentru transferul dreptului de proprietate sau pentru acordarea dreptului de utilizare a proprietății deținute de acea întreprindere sau pe care întreprinderea are dreptul de a le folosi; sau
- (iii) pentru furnizarea de servicii de către întreprinderea respectivă, întreprinderea respectivă este considerată că are nevoie de un sediu permanent în zona acelei Părți Contractante în ceea ce privește orice activitate pe care persoana respectivă le întreprinde, cu excepția cazului în care persoana respectivă acționează în zona unei Părți Contractante în numele unei întreprinderi a celeilalte Părți Contractante, și își desfășoară activitatea în zona primei Părți Contractante menționate ca agent independent și acționează pentru întreprindere în cursul obișnuit al acelei activități;

(h) termenul „întreprindere” se aplică desfășurării oricărei afaceri, iar termenii „întreprindere a uneia dintre Părțile Contractante” și „întreprinderea celeilalte Părți Contractante” înseamnă, respectiv, o întreprindere desfășurată de un rezident al unei Părți Contractante și o întreprindere condusă de un rezident al celeilalte Părți Contractante;

(i) termenul „zonă”, în cazul Regiunii Administrative Speciale Hong Kong, înseamnă orice loc în care se aplică legile fiscale ale Regiunii Administrative Speciale Hong Kong și, în cazul Republicii Moldova, înseamnă orice loc în care se aplică legile fiscale ale Republicii Moldova.

(8) În ceea ce privește aplicarea prezentului articol în orice moment de către o Parte Contractantă, orice termen care nu este definit în prezentul acord va trebui, cu excepția cazului în care contextul cere altfel sau dacă autoritățile competente ale Părților Contractante convin asupra unui alt înțeles în conformitate cu prevederile din paragraful (9) din prezentul articol, are o însemnare care corespunde pe acel moment cu legile și reglementările acelei Părți Contractante, în sensul impozitelor cărora li se aplică prezentul articol, orice însemnare în legile și reglementările fiscale aplicabile ale acelei Părți Contractante prevalează asupra semnificației acordate termenului prin alte legi și reglementări ale acelei Părți Contractante.

(9) Autoritățile competente ale Părților Contractante se vor strădui, prin consultare, să rezolve de comun acord orice diferențe privind interpretarea sau aplicarea prezentului articol. Articolul 18 (Soluționarea litigiilor) nu se aplică niciunui astfel de litigii.

(10) Fără a aduce atingere articolului 22 (Intrarea în vigoare), fiecare dintre Părțile Contractante va notifica celeilalte părți în scris îndeplinirea procedurilor cerute de legile și reglementările sale pentru intrarea în vigoare a prezentului articol. Prezentul articol intră în vigoare la data ultimei dintre aceste notificări. Prevederile prezentului articol vor avea efect:

(a) în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong, pentru orice an de evaluare care începe la sau după data de 1 aprilie a anului calendaristic imediat următor celui în care prezentul acord sau prezentul articol intră în vigoare, oricare dintre acestea este mai târziu;

(b) în Republica Moldova, pentru orice an fiscal care începe la sau după data de 1 aprilie în anul calendaristic imediat următor celui în care prezentul acord sau prezentul articol intră în vigoare, oricare dintre acestea este mai târziu.

(11) Fără a aduce atingere articolului 20 (Rezilierea), în cazul în care notificarea de denunțare a prezentului acord este dată în temeiul articolului respectiv, prezentul articol își încetează efectele:

(a) în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong, pentru orice an de evaluare care începe la sau după data de 1 aprilie a anului calendaristic imediat următor celui în care a fost dată notificarea;

(b) în Republica Moldova, pentru orice an fiscal care începe la sau după data de 1 aprilie în anul calendaristic imediat următor celui în care a fost dată notificarea.

(12) Prezentul articol își încetează efectele pentru o Parte Contractantă în cazul în care pentru acea Parte Contractantă au intrat în vigoare dispozițiile dintr-un acord între Părțile Contractante semnat în scopul evitării dublei impunerii și cu privire la impozitele pe venit și prevenirea evaziunii fiscale, cu condiția ca el conține scutiri similare celor prevăzute din prezentul articol.

ARTICOLUL 11

Siguranța aeronautică

(1) Fiecare Parte Contractantă poate solicita în orice moment consultări cu privire la standardele de siguranță menținute de cealaltă Parte Contractantă în domeniile legate de facilitățile aeronautice, echipaje de zbor, aeronavele și operarea aeronavelor. Asemenea consultări vor avea loc în termen de 30 (treizeci) de zile de la această solicitare.

(2) În cazul în care, în urma unor astfel de consultări, în orice moment se dovedește că o Parte Contractantă nu menține și nu administrează efectiv standardele de siguranță în domeniile menționate în paragraful (1) care îndeplinesc standardele stabilite la acel moment în temeiul Convenției de la Chicago, cealaltă Parte Contractantă va fi informată cu privire la aceste constatări și la etapele considerate necesare pentru a se conforma acestor standarde. Cealaltă Parte Contractantă va lua apoi măsurile corective adecvate într-o perioadă de timp convenită.

ARTICOLUL 12

Securitatea aeronautică

(1) Fiecare Parte Contractantă reafirmă că obligația sa față de cealaltă Parte Contractantă de a proteja securitatea aviației civile împotriva intervențiilor ilegale face parte integrantă din prezentul acord. Fiecare Parte Contractantă va acționa, în special, în conformitate cu dispozițiile privind securitatea aviației din Convenției privind infracțiunile și anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokio la 14 septembrie 1963, Convenției privind reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, Convenției pentru reprimarea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971, Protocolului suplimentar de la Montreal cu privire la reprimarea actelor ilicite de violență în aeroporturile destinate aviației civile internaționale, semnat la Montreal la 24 februarie 1988, Convenției cu privire la marcajul explozibililor plastici și în folie în scopul detectării, semnată la Montreal la 1 martie 1991.

(2) Fiecare Parte Contractantă va primi, la cererea sa, toată asistența necesară de către cealaltă Parte Contractantă pentru a preveni actele de capturare ilicită a aeronavei civile, precum și alte acte ilicite îndreptate împotriva siguranței unei asemenea aeronave, pasagerilor și a echipajului acesteia, a aeroporturilor și a instalațiilor de navigație aeriană, precum și împotriva oricăror altor amenințări în adresa securității aviației civile

(3) Părțile Contractante vor acționa, în relațiile lor reciproce, în conformitate cu dispozițiile aplicabile de securitate a aviației stabilite de Organizația Aviației Civile Internaționale și desemnate în conformitate cu Convenția de la Chicago. Fiecare Parte Contractantă va solicita operatorilor de aeronave din registrul său sau operatorilor de aeronave care au sediul principal sau reședința permanentă în zona sa, precum și operatorii aeroporturilor din zona sa, să acționeze în conformitate cu respectivele prevederi privind securitatea aeronautică.

(4) Fiecare Parte Contractantă este de acord că acestor operatori de aeronave li se poate solicita să respecte prevederile privind securitatea aeronautică menționate la paragraful (3) din prezentul articol, solicitată de cealaltă Parte Contractantă pentru intrarea, plecarea din sau în cadrul zonei celeilalte Părți Contractante. Fiecare Parte Contractantă este obligată să asigure faptul că pe zona sa se aplică efectiv măsurile de securitate corespunzătoare pentru a proteja aeronava și pentru a inspecta pasagerii, echipajul, articolele permise la bord, bagajele, marfa și proviziile de bord, înaintea și în timpul îmbarcării sau încărcării. De asemenea, fiecare Parte Contractantă va considera favorabil orice cerere din partea celeilalte Părți Contractante privind măsuri de securitate speciale rezonabile pentru a face față unei amenințări de securitate specifice.

(5) La apariția unui incident sau a unei amenințări cu privire la un incident în sensul capturării ilicite a unei aeronave, sau a altor acte ilegale împotriva siguranței unei asemenea aeronave, a pasagerilor

și echipajului acesteia, aeroporturilor sau facilităților de navigație aeronautică, fiecare Parte Contractantă va asista cealaltă Parte Contractantă prin intermediul facilității comunicării, precum și prin intermediul aplicării altor măsuri corespunzătoare preconizate să înceteze într-un mod rapid și sigur un asemenea incident sau amenințarea cu privire la acesta și a altor măsuri adecvate menite să încheie rapid și în siguranță un astfel de incident sau amenințare cu acesta.

(6) Fără a aduce atingere articolelor 17 (Consultare) și 18 (Soluționarea litigiilor), atunci când o Parte Contractantă are motive întemeiate să creadă că cealaltă Parte Contractantă s-a abătut de la prevederile prezentului articol, acea Parte Contractantă poate solicita consultări. Aceste consultări vor începe în termen de 15 (cincisprezece) zile de la primirea unei astfel de solicitări. Neîncheierea unui acord satisfăcător în termen de 15 (cincisprezece) zile de la începerea consultărilor constituie un motiv în baza căruia acea Parte Contractantă va solicita consultări pentru reținerea, revocarea, suspendarea sau impunerea de condiții privind autorizațiile companiei aeriene sau companiilor aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă în temeiul Articolul 4 (Desemnarea și autorizarea companiilor aeriene) din prezentul acord. Partea Contractantă care solicită consultări poate lua măsurile provizorii corespunzătoare în orice moment, atunci când aceste măsuri sunt justificate de o situație de urgență sau sunt necesare pentru a preveni încălcarea ulterioară a dispozițiilor prezentului articol.

ARTICOLUL 13

Furnizare a datelor statistice

Autoritățile aeronautice ale fiecărei Părți Contractante va furniza, la solicitarea, autorităților aeronautice ale acelei Părți Contractante date periodice sau alte date statistice care pot fi necesare în mod rezonabil în scopul revizuirii capacității furnizate pentru serviciile convenite de către companiile aeriene desemnate ale acelei Părți Contractante. Aceste date statistice vor include toate datele necesare pentru a determina volumul total al transporturilor efectuate de către companiile aeriene care exploatează serviciile convenite precum și originile și destinațiile unui asemenea trafic.

ARTICOLUL 14

Conversia și remiterea veniturilor

(1) Companiile aeriene desemnate din Regiunea Administrativă Specială Hong Kong au dreptul să convertească și să remită către Regiunea Administrativă Specială Hong Kong din Republica Moldova, la cerere, venituri locale care depășesc sumele plătite la nivel local. Companiile aeriene desemnate din Republica Moldova vor avea dreptul să convertească și să remită către Republica Moldova din Regiunea Administrativă Specială Hong Kong, la cerere, venituri locale care depășesc sumele plătite la nivel local.

(2) Conversia și remiterea acestor venituri vor fi permise fără restricții la cursul de schimb aplicabil tranzacțiilor curente care este în vigoare la momentul în care aceste venituri sunt prezentate pentru conversie și remitere și nu vor fi supuse niciunei taxe, cu excepția celor efectuate în mod normal de bănci pentru efectuarea unei astfel de conversii și remiteri.

ARTICOLUL 15

Reprezentarea companiilor aeriene și vânzările

(1) Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante au dreptul, în conformitate cu legile și regulamentele cu privire la intrare, ședere și angajare ale celeilalte Părți Contractante, să aducă și să mențină în zona celeilalte Părți Contractante acei membri ai personalului său managerial, tehnic, operațional și de altă natură de specialitate, care sunt necesari pentru furnizarea serviciilor aeriene.

(2) Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante au dreptul să se implice în comercializarea serviciilor aeriene, fie direct, fie prin intermediul agenților. Companiile aeriene desemnate ale fiecărei Părți Contractante vor avea dreptul de a comercializa, iar orice persoană va fi liberă să cumpere, astfel de servicii de transport în valuta locală sau în orice altă valută liber convertibilă.

ARTICOLUL 16

Taxe de utilizare

(1) O Parte Contractantă nu va impune sau permite să fie impuse companiilor aeriene desemnate ale celeilalte Părți Contractante taxe de utilizare mai mari decât cele impuse propriilor companii aeriene care operează servicii aeriene internaționale similare.

(2) Fiecare Parte Contractantă va încuraja consultarea cu privire la taxe de utilizare între autoritățile sale competente responsabile de taxe de utilizare și companiile aeriene care utilizează serviciile și facilitățile furnizate de acele autorități, de preferință prin intermediul organizațiilor reprezentative ale companiilor aeriene respective. Acești utilizatori ar trebui să fie înștiințați în mod rezonabil cu privire la orice propunere de modificare a tarifelor de utilizare, pentru a le permite acestora să-și exprime opiniile înainte introducerii modificărilor. Fiecare Parte Contractantă încurajează în continuare autoritățile sale competente responsabile de taxe de utilizare și utilizatori să facă schimb de informații adecvate cu privire la taxe de utilizare.

ARTICOLUL 17

Consultări

O Parte Contractantă poate solicita în orice moment consultări privind punerea în aplicare, interpretarea, aplicarea sau modificarea prezentului acord. Asemenea consultări, care pot avea loc între autoritățile aeronautice ale Părților Contractante, vor începe în termen de 60 (șaizeci) de zile de la data la care cealaltă Parte Contractantă va primi o solicitare în scris, cu excepția cazului în care Părțile Contractante au convenit altfel.

ARTICOLUL 18

Soluționarea disputelor

(1) În cazul în care între Părțile Contractante va parveni vreo dispută cu privire la interpretarea sau aplicarea prezentului acord, Părțile Contractante vor încerca, în primul rând, să o soluționeze prin intermediul negocierilor.

(2) Dacă Părțile Contractante nu vor reuși să soluționeze disputa prin intermediul negocierilor, aceasta poate fi înaintată de către acestea în adresa unei persoane sau a unui organ asupra căreia/căruia pot conveni, sau, la cererea uneia dintre Părțile Contractante, va fi remis spre soluționarea unui tribunal format din trei arbitri, care va fi constituit în felul următor:

(a) în termen de 30 (treizeci) de zile de la primirea unei cereri de arbitraj, fiecare Parte Contractantă va desemna câte un arbitru. Un cetățean al unui stat care poate fi considerat neutru în raport cu disputa, care va acționa în calitate de președinte al tribunalului, va fi numit al treilea arbitru prin acordul celor doi arbitri, în termen de 60 (șaizeci) de zile de la numirea celui de-al doilea;

(b) dacă în termenele specificate mai sus nu a fost făcută nicio desemnare, o Parte Contractantă poate solicita Președintelui Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale să facă numirea necesară în termen de 30 (treizeci) de zile. În cazul în care președintele consideră că deține cetățenia a unui stat care nu poate fi considerat neutru în legătură cu disputa, numirea va face cel mai înalt vicepreședinte care nu este descalificat din acest motiv.

(3) Cu excepția prevederilor prezentului Articol sau în cazurile în care Părțile Contractante au convenit altfel, tribunalul va determina limitele jurisdicției sale și va stabili propria procedură. La indicația tribunalului sau la cererea uneia dintre Părțile Contractante, nu mai târziu de 30 de zile de la constituirea completă a tribunalului, va fi organizată o conferință pentru a stabili dispute concrete care urmează a fi arbitrate și procedurile specifice care trebuie urmate.

(4) Cu excepția cazurilor în care Părțile Contractante au convenit altfel sau care au fost

prevăzute de către tribunal, fiecare Parte Contractantă va remite un memorandum în termen de 45 (patruzeci și cinci) de zile după constituirea completă a tribunalului. Răspunsurile la memorandum vor fi acceptate în termen de 60 (șaizeci) de zile. Tribunalul va organiza o ședință de audiere la cererea oricăreia dintre Părțile Contractante sau la discreția sa, în termen de 30 (treizeci) de zile după termenul limită pentru primirea răspunsurilor.

(5) Tribunalul va încerca să emită o decizie în scris în termen de 30 (treizeci) de zile de la încheierea audierii sau, în cazul în care nu va avea loc nici o audiere, de la data depunerii ambelor răspunsuri. Decizia va fi adoptată prin votul majoritar.

(6) O Parte Contractantă poate depune o solicitare cu privire la explicarea deciziei în termen de 15 (cincisprezece) zile de la primirea acesteia, iar explicațiile respective vor fi emise în termen de 15 (cincisprezece) zile de la data solicitării.

(7) Decizia tribunalului este obligatorie pentru Părțile Contractante.

(8) Fiecare Parte Contractantă va suporta cheltuielile arbitrilor desemnați de către aceasta. Celelalte costuri ale tribunalului vor fi împărțite în mod egal de către Părțile Contractante, inclusiv orice cheltuieli suportate de președintele sau vicepreședintele Consiliului Organizației Aviației Civile Internaționale în implementarea procedurilor prevăzute la alineatul (2) litera (b) din prezentul articol.

ARTICOLUL 19

Amendare

Orice amendament la prezentul acord convenit între Părțile Contractante intră în vigoare la comunicarea în scris de către Părțile Contractante.

ARTICOLUL 20

Încetarea

O Parte Contractantă poate în orice moment să notifice în scris celeilalte Părți Contractante decizia sa de a rezilia prezentul acord. Prezentul acord încetează la miezul nopții (la locul primirii notificării) imediat înainte de prima aniversare a datei primirii unei astfel de notificări de către acea Parte Contractantă, cu excepția cazului în care notificarea este retrasă prin acord înainte de sfârșitul acestei perioade.

ARTICOLUL 21

Înregistrarea în cadrul Organizației Aviației Civile Internaționale

Prezentul acord și orice amendament la acesta vor fi înregistrate la Organizația Aviației Civile Internaționale.

ARTICOLUL 22

Intrarea în vigoare

Prezentul acord intră în vigoare la data semnării.

Drept care, subsemnații, fiind autorizați în mod corespunzător de guvernele lor, au semnat prezentul acord.

Încheiat, în dublu exemplar la [] această [] zi de [] în limba engleză.

Pentru Guvernul
Republicii Moldova

Pentru Guvernul Regiunii Administrative Speciale
Hong Kong a Republicii Populare Chineze

PROGRAMUL RUTELOR**Sectiunea 1**

Rute care vor fi operate de compania aeriană sau companiile aeriene desemnate din Regiunea Administrativă Specială Hong Kong:

Regiunea Administrativă Specială Hong Kong - puncte intermediare - puncte în Republica Moldova - puncte dincolo.

Note :

1. Punctele care urmează să fie deservite pe rutele specificate mai sus urmează să fie stabilite în comun de către Părțile Contractante.

2. Compania aeriană sau companiile aeriene desemnate din Regiunea Administrativă Specială Hong Kong pot, pentru oricare sau pentru toate zborurile, să omită escalele în orice punct de pe rutele specificate mai sus și pot deservi puncte intermediare în orice ordine, puncte în Republica Moldova în orice ordine și puncte dincolo, în orice ordine, cu condiția că serviciile convenite pe aceste rute să înceapă din Regiunea Administrativă Specială Hong Kong.

(3) Niciun trafic nu poate fi îmbarcat într-un punct intermediar sau într-un punct dincolo și descărcat în puncte din Republica Moldova sau invers, cu excepția cazului în care poate fi stabilit, din când în când, în comun de către Părțile Contractante.

4. Niciun punct din China continentală nu poate fi deservit ca punct intermediar sau punct dincolo.

Sectiunea 2

Rute care urmează să fie operate de compania sau companiile aeriene desemnate din Republica Moldova :

Puncte în Republica Moldova - puncte intermediare - Regiunea Administrativă Specială Hong Kong - puncte dincolo.

Note :

1. Punctele care urmează să fie deservite pe rutele specificate mai sus urmează să fie stabilite în comun de către Părțile Contractante.

2. Compania sau companiile aeriene desemnate din Republica Moldova pot, pentru oricare sau pentru toate zborurile, să omită escalele în orice punct de pe rutele specificate mai sus și pot deservi puncte în Republica Moldova în orice ordine, puncte intermediare în orice ordine și puncte dincolo de orice ordine, cu condiția că serviciile convenite pe aceste rute să înceapă în punctele din Republica Moldova.

(3) Niciun trafic nu poate fi îmbarcat într-un punct intermediar sau într-un punct dincolo și descărcat în Regiunea Administrativă Specială Hong Kong sau invers, cu excepția cazului în care poate fi stabilit din comun de către Părțile Contractante.

4. Niciun punct din China continentală nu poate fi deservit ca punct intermediar sau punct dincolo.

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

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People’s Republic of China (“the Hong Kong Special Administrative Region”) having been duly authorized by the Central People’s Government of the People’s Republic of China and the Government of the Republic of Moldova (hereinafter referred to as the “Contracting Parties”),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the Republic of Moldova,
Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

(a) the term “aeronautical authorities” means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director-General of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Moldova, the Ministry of Infrastructure and Regional Development and the Civil Aviation Authority, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 (Designation of and Authorisation of Airlines) of this Agreement;

(c) the term “area” in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Republic of Moldova has the meaning assigned to “territory” in Article 2 of the Chicago Convention;

(d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(e) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(f) the term “Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties;

(g) the term “tariff” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge; and

(h) the term “user charge” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2

**Provisions of the Chicago Convention Applicable to
International Air Services**

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Chicago Convention insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

(a) the right to fly across its area without landing;

(b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) in the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the Republic of Moldova;

(ii) in the case of the Government of Republic of Moldova, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

ARTICLE 6

Application of Laws

(1) While entering, within, or leaving the area of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's airlines.

(2) While entering, within, or leaving the area of one Contracting Party, its laws and regulations relating to the admission to[, stay in] or departure from its area of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party's airlines.

(3) Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, aviation security, quarantine and similar regulations.

ARTICLE 7

Principles Governing Operation of Agreed Services

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

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

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet

the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

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

ARTICLE 8

Tariffs

(1) The tariffs to be applied by the designated airline or airlines of a Contracting Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of services, commission rates, reasonable profit, and other market considerations.

(2) The Contracting Parties agree to give particular attention to tariffs which may be objectionable because they appear unreasonably discriminatory or unduly restrictive.

(3) A Contracting Party may require notification or filing of tariffs proposed by the designated airline(s) of both Contracting Parties for carriage to or from its area. Such notification or filing may be required not more than 45 (forty-five) days before the proposed date of introduction. In special cases, this period may be reduced with express agreement of the Contracting Party.

(4) Each Contracting Party shall have the right to approve or disapprove tariffs for one-way or round-trip carriage between the areas of the two Contracting Parties which commences in its own area. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the area of the other Contracting Party and that of a third State on services covered by this Agreement shall be subject to the approval requirements of the other Contracting Party. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration of proposed tariffs or the continuation of effective tariffs for one-way or round-trip carriage between the areas of the two Contracting Parties commencing in the area of that other Contracting Party.

(5) Approval of tariffs consequent upon the provisions of paragraph (4) above may be given expressly by either Contracting Party to the airline(s) filing the tariffs. However, if the Contracting Party concerned has not given in writing to the other Contracting Party or the airline(s) concerned notice of disapproval of such tariffs of the airline(s) of the other Contracting Party within [thirty (30)] days from the date of submission, the tariffs concerned shall be considered approved. In the event of the period of submission being reduced in accordance with paragraph (3), the Contracting Parties may agree that the period within which any disapproval shall be given be reduced accordingly.

(6) Where either Contracting Party believes that a tariff for carriage to its area falls within the categories described in paragraph (2) above, that Contracting Party shall give notice of dissatisfaction to the other Contracting Party [as soon as possible and at least] within [thirty (30)] days of the date of notification or filing of the tariff, and may avail itself of the consultation procedures set out in paragraph (7) below.

(7) Without prejudice to Article 17 (Consultation), each Contracting Party may require

consultation regarding any tariff of an airline of either Contracting Party for services covered by this Agreement, including where the tariff concerned has been subject to a notice of disapproval or dissatisfaction. Such consultations shall be held not later than 30 (thirty) days after receipt of the request. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issues. If the Contracting Parties reach agreement, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If no agreement is reached, the decision of the Contracting Party in whose area the carriage originates shall prevail.

(8) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force, unless withdrawn by the airline(s) concerned or until a new tariff has been approved. However, a tariff shall not be prolonged for more than 12 (twelve) months after the date on which it otherwise would have expired unless approved by the Contracting Parties. Where a tariff has been approved without an expiry date and where no new tariff has been filed and approved, that tariff shall remain in force until either of the Contracting Parties gives notice terminating its approval on its own initiative or at the request of the airline concerned. Such termination shall not take place with less than 60 (sixty) days' notice.

ARTICLE 9

Customs Duties

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

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

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

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

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

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

ARTICLE 10

Avoidance of Double Taxation

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

(2) Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from taxes of every kind and description on capital and assets imposed in the area of the other Contracting Party.

(3) Gains derived by an airline of one Contracting Party from the alienation of aircraft operated in international traffic or movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be exempt from any tax on gains imposed in the area of the other Contracting Party.

(4) Remuneration derived in respect of an employment exercised aboard an aircraft operated in international traffic by an airline of one Contracting Party shall be exempt from any tax on income imposed in the area of the other Contracting Party.

(5) (a) Dry lease income arising in the area of one Contracting Party and paid to a resident of the other Contracting Party shall be subject to tax only in the area of the other Contracting Party.

(b) The provisions of sub-paragraph (a) shall not apply if the beneficial owner of the dry lease income, being a resident of one Contracting Party, carries on business in the area of the other Contracting Party in which the dry lease income arises through a permanent establishment situated therein and the right or property in respect of which the dry lease income is paid is effectively connected with such permanent establishment. In such case, the dry lease income shall remain taxable according to the laws and regulations of each Contracting Party.

(c) Dry lease income shall be deemed to arise in the area of one Contracting Party when the payer is a resident of that Contracting Party. Where, however, the person paying the dry lease income, whether he is a resident of one Contracting Party or not, has in the area of one Contracting Party a permanent establishment in connection with which the liability to pay the dry lease income was incurred, and such dry lease income is borne by such permanent establishment, then such dry lease income shall be deemed to arise in the area of the Contracting Party in which the permanent establishment is situated.

(d) Where, by reason of a special relationship between the payer and the beneficial owner or between both of them and some other person, the amount of the dry lease income exceeds, for whatever reasons, the amount which would have been agreed upon by the payer and the beneficial owner in the absence of such relationship, the provisions of this paragraph shall apply only to the last-mentioned amount. In such case, the excess part of the payments shall remain taxable according to the laws and regulations of each Contracting Party.

(e) The provisions of this paragraph shall not apply if the dry lease income is paid to an airline or the beneficial owner of the dry lease income is an airline.

(6) (a) Gains derived by an enterprise of one Contracting Party (other than an airline) from the alienation of aircraft operated in international traffic or any engine or any other part of such aircraft shall be taxable only in the area of that Contracting Party.

(b) The provisions of sub-paragraph (a) shall not apply if the aircraft or any engine or any other part of the aircraft forms part of the business property of a permanent establishment which the enterprise has in the area of the other Contracting Party. In such case, gains from the alienation of the aircraft or any engine or any other part of the aircraft, including such gains from the alienation of such a

permanent establishment (alone or with the whole enterprise), may be subject to tax in the area of the other Contracting Party.

(7) For the purpose of this Article:

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

(i) income or profits from the charter or rental of aircraft, provided that in the case of a dry lease, such lease is incidental to the operation of aircraft in international traffic;

(ii) income or profits from the sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, whether for the airline itself or for any other airline, provided that in the case of provision of services, such provision of services is incidental to the operation of aircraft in international traffic;

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

(iv) income or profits from the lease of containers by the airline, when such lease is incidental to the operation of aircraft in international traffic;

(b) the term “international traffic” means any transport by an aircraft except when the aircraft is operated solely between places in the area of one Contracting Party and the airline that operates the aircraft is not an airline of that Contracting Party;

(c) the terms “airline of one Contracting Party” and “airline of that Contracting Party”, as the context requires, mean, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and, in the case of the Republic of Moldova, an airline is incorporated and has its principal place of business in the Republic of Moldova;

(d) the term “dry lease income” means payments of any kind received as a consideration for the dry lease of aircraft operated in international traffic or any engine of such aircraft;

(e) the terms “resident of one Contracting Party”, “resident of that Contracting Party” and “resident of the other Contracting Party”, as the context requires, mean:

(i) in the case of the Hong Kong Special Administrative Region,

(A) a company incorporated in the Hong Kong Special Administrative Region or, if incorporated outside the Hong Kong Special Administrative Region, being normally managed or controlled in the Hong Kong Special Administrative Region;

(B) any other person constituted under the laws and regulations of the Hong Kong Special Administrative Region or, if constituted outside the Hong Kong Special Administrative Region, being normally managed or controlled in the Hong Kong Special Administrative Region;

(ii) in the case of the Republic of Moldova, any person who, under the laws and regulations of the Republic of Moldova, is liable to tax therein by reason of his domicile, residence, place of management or any other criterion of a similar nature. This term, however, does not include any person who is liable to tax in the Republic of Moldova in respect only of income from sources in the Republic of Moldova;

(f) the term “competent authority” means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, and, in the case of the Republic of Moldova, State Tax Service or its authorised representative;

(g) the term “permanent establishment” means a fixed place of business through which the business of an enterprise is wholly or partly carried on and includes especially a place of management, a branch and an office. Notwithstanding the foregoing of this sub-paragraph, where a person is acting in the area of one Contracting Party on behalf of an enterprise and, in doing so, habitually concludes contracts, or habitually plays the principal role leading to the conclusion of contracts that are routinely concluded without material modification by the enterprise, and these contracts are:

(i) in the name of the enterprise; or

(ii) for the transfer of the ownership of, or for the granting of the right to use, property owned by that enterprise or that the enterprise has the right to use; or

(iii) for the provision of services by that enterprise, that enterprise shall be deemed to have a permanent establishment in the area of that Contracting Party in respect of any activities which that person undertakes for the enterprise, unless that person acting in the area of one Contracting Party on behalf of

an enterprise of the other Contracting Party carries on business in the area of the first-mentioned Contracting Party as an independent agent and acts for the enterprise in the ordinary course of that business;

(h) the term “enterprise” applies to the carrying on of any business, and the terms “enterprise of one Contracting Party” and “enterprise of the other Contracting Party” mean respectively an enterprise carried on by a resident of one Contracting Party and an enterprise carried on by a resident of the other Contracting Party;

(i) the term “area”, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, means any place where the tax laws of the Hong Kong Special Administrative Region apply and, in the case of the Republic of Moldova, means place where the tax laws of the Republic of Moldova apply.

(8) As regards the application of this Article at any time by a Contracting Party, any term not defined in this Agreement shall, unless the context otherwise requires or the competent authorities of the Contracting Parties agree to a different meaning pursuant to the provisions of paragraph (9) of this Article, have the meaning that it has at that time under the laws and regulations of that Contracting Party for the purposes of the taxes to which this Article applies, any meaning under the applicable tax laws and regulations of that Contracting Party prevailing over a meaning given to the term under other laws and regulations of that Contracting Party.

(9) The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 18 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

(10) Notwithstanding Article 22 (Entry into Force) each of the Contracting Parties shall notify the other in writing of the completion of the procedures required by its laws and regulations for the bringing into force of this Article. This Article shall enter into force on the date of the later of these notifications. The provisions of this Article shall thereupon have effect:

(a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement or this Article enters into force, whichever is the later;

(b) in the Republic of Moldova, for any tax year beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement or this Article enters into force, whichever is the later.

(11) Notwithstanding Article 20 (Termination) where notice of termination of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect:

(a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which the notice is given;

(b) in the Republic of Moldova, for any tax year beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which the notice is given.

(12) This Article shall cease to have effect for a Contracting Party in the event that the substantive provisions in an agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and the prevention of tax evasion and avoidance, providing for similar exemptions to those in this Article, have come into effect for that Contracting Party.

ARTICLE 11

Aviation Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the 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 30 (thirty) days of that request.

(2) If, following such consultations, at any time it is proved that a 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 Chicago Convention, the other Contracting Party shall

be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with such standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

ARTICLE 12

Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated under the Chicago Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

(6) Without prejudice to Articles 17 (Consultation) and 18 (Settlement of Disputes), when a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, that Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within 15 (fifteen) days of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 (fifteen) days from the start of consultations shall constitute grounds for the Contracting Party requesting consultations for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorisations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party under Article 4 (Designation of and Authorisation of Airlines) of this Agreement. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the Contracting Party requesting consultations may take appropriate interim action at any time.

ARTICLE 13

Provision of Statistics

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

ARTICLE 14

Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the Republic of Moldova on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Republic of Moldova shall have the right to convert and remit to the Republic of Moldova from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 15

Airline Representation and Sales

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

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 16

User Charges

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

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

ARTICLE 17

Consultation

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

ARTICLE 18

Settlement of Disputes

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

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

(a) within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 (sixty) days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within 30 (thirty) days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 (thirty) days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 (forty-five) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 (sixty) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 (thirty) days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 (thirty) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within 15 (fifteen) days of such request.

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

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organisation in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 19

Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

ARTICLE 20

Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

ARTICLE 21

Registration with the International Civil Aviation Organisation

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

ARTICLE 22

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done, in duplicate at [] this [] day of [] in the English language.

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

For the Government of
The Republic of Moldova

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

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

Hong Kong Special Administrative Region - intermediate points - points in [] - points beyond.

Notes :

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

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of [] :

Points in [] - intermediate points - Hong Kong Special Administrative Region - points beyond.

Notes :

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