

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении

Постановление · № 623 · от 26.06.1995 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Постановление

от 26 июня 1995 г. N 623

г. Москва

О подписании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении

Правительство Российской Федерации постановляет :

1. Одобрить представленный Министерством транспорта Российской Федерации, согласованный с Министерством иностранных дел Российской Федерации и предварительно проработанный с Корейской Стороной проект Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении (прилагается).
 2. Поручить Министерству транспорта Российской Федерации по достижении договоренности с Корейской Стороной подписать от имени Правительства Российской Федерации Соглашение, предусмотренное настоящим постановлением, разрешив при подготовке Соглашения к подписанию вносить в прилагаемый проект изменения и дополнения, не имеющие принципиального характера.
- Председатель Правительства
Российской Федерации В. Черномырдин

Проект

С О Г Л А Ш Е Н И Е

между Правительством Российской Федерации и
Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении
Правительство Российской Федерации и Правительство Корейской Народно-Демократической Республики, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,
являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.,
желая заключить Соглашение в целях установления воздушного сообщения между соответствующими территориями и за их пределами,
согласились о следующем:

Статья 1

Термины

1. В настоящем Соглашении используются следующие понятия и термины:
 - а) "Конвенция" - Конвенция о международной гражданской авиации, открытая для подписания в г. Чикаго 7 декабря 1944 г., любое Приложение к указанной Конвенции и любая поправка к такому Приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к Договаривающимся Сторонам настоящего Соглашения, а также любая поправка к Конвенции, принятая согласно статье 94 этой Конвенции, ратифицированная соответственно Российской Федерацией и Корейской Народно-Демократической Республикой;

- b) "авиационные власти" - в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта Российской Федерации в лице Департамента воздушного транспорта, любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Министерством, и в отношении Корейской Народно-Демократической Республики - Главное управление гражданской авиации, любое лицо либо организация, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время этим Управлением;
- c) "назначенное авиапредприятие" - авиапредприятие, которое было назначено в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;
- d) "территория" (в отношении государства) - земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воздушное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;
- e) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

Статья 2

Предоставление прав

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

Статья 3

Право полетов и перевозок

1. Каждое назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

- a) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;
- b) совершать остановки с некоммерческими целями на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, открытых для международных полетов;
- c) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, в целях погрузки и (или) выгрузки пассажиров, груза и почты международного следования.

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

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

4. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, технического обслуживания воздушных судов на земле и порядка финансовых расчетов, будут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями и представляться на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон.

Статья 4

Назначение авиапредприятий

1. Каждая Договаривающаяся Сторона имеет право назначить авиапредприятие(я) в целях эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону.

2. По получении уведомления другая Договаривающаяся Сторона незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на эксплуатацию в соответствии с пунктами 3 и 4 настоящей статьи.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на эксплуатацию могут потребовать от назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.
4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на эксплуатацию, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.
5. Назначенное авиапредприятие, получившее разрешение, может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что согласованное между назначенными авиапредприятиями расписание полетов утверждено авиационными властями Договаривающихся Сторон и тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, введены в действие.

Статья 5

Ограничения и приостановление

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на эксплуатацию, или приостановить пользование указанными в статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:
- а) в случае если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим назначенным авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства;
 - б) в случае если это назначенное авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права;
 - с) в случае если это назначенное авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.
2. Если немедленное аннулирование разрешения на эксплуатацию, приостановление пользования правами или требование выполнения условий, указанных в пункте 1 настоящей статьи, не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в настоящем пункте, будет использоваться только после консультации между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в возможно более короткий срок с даты запроса о консультации.

Статья 6

Применение законов и правил

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет и вылет с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, либо эксплуатацию или навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах ее территории, будут применяться к воздушным судам назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны.
2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и в частности формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны во время их пребывания в пределах указанной территории.

Статья 7

Сборы и ставки

Сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и услугами будут взиматься в соответствии с установленными ставками и тарифами каждой Договаривающейся Стороны.

Статья 8

Прямой транзит

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

Статья 9

Условия эксплуатации

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.
2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприятия другой Договаривающейся Стороны, с тем, чтобы не нанести ущерба его перевозкам, осуществляемым по этому же маршруту или его части.
3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам, и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между их соответствующими территориями.
4. Перевозки, осуществляемые назначенным авиапредприятием по настоящему Соглашению, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от потребностей:
 - а) в перевозках между странами, в которых начинаются и заканчиваются перевозки;
 - б) в перевозках того района, через который проходит авиалиния;
 - в) в транзитных перевозках.

Статья 10

Тарифы

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристику авиалинии (например, скорость и удобства) и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с условиями, указанными в настоящей статье.
2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, а также размер агентских комиссионных с этих тарифов должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между назначенными авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями Договаривающихся Сторон.
3. Если тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, то авиационные власти Договаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.
4. Если авиационные власти Договаривающихся Сторон не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, это разногласие

должно быть урегулировано согласно положениям статьи 16 настоящего Соглашения.

5. Ни один тариф не должен быть введен в действие, если его не утвердят авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, должны действовать до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с настоящей статьей.

Статья 11 Освобождение от таможенных пошлин

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия) будут освобождаться от обложения таможенными сборами, пошлинами и от других подобных сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что это имущество, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Будут освобождаться от обложения пошлинами и другими сборами, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

- а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах установленных авиационными властями этой Договаривающейся Стороны лимитов и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;
- б) запасные части, ввезенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;
- с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт;
- д) документы, используемые назначенным авиапредприятием, включая авиабилеты, авианакладные, а также рекламные материалы, доставленные или доставляемые назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны на территорию другой Договаривающейся Стороны для своей производственной деятельности.

3. Материалы, запасы и запасные части, а также имущество, оборудование и документы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

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

Статья 12

Перевод доходов

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

2. Перевод сумм, указанных в пункте 1 настоящей статьи, должен производиться в соответствии с положениями соглашения, регулирующего финансовые отношения между Договаривающимися Сторонами. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному

обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.

3. Доходы, полученные от эксплуатации воздушных судов при осуществлении международных перевозок авиапредприятием, созданным и зарегистрированным в соответствии с законодательством одной Договаривающейся Стороны, подлежат налогообложению только на территории этой Договаривающейся Стороны.

Для целей настоящего Соглашения доход от международных авиаперевозок включает:

- а) доход, полученный от эксплуатации воздушных судов, сдачи в аренду или использования в любой другой форме транспортных средств, включая использование, содержание или сдачу в аренду контейнеров и относящегося к ним оборудования;
- б) доход, получаемый от участия в пуле, совместном предприятии или в международной организации по эксплуатации транспортных средств.

Вознаграждение за работу по найму, осуществляемую на борту воздушного судна, лицу с постоянным местожительством на территории одной Договаривающейся Стороны подлежит налогообложению только на территории этой Договаривающейся Стороны.

В случае заключения между Договаривающимися Сторонами отдельного соглашения об избежании двойного налогообложения доходов и имущества вопросы, затронутые настоящим пунктом, будут регулироваться в соответствии с таким соглашением.

Статья 13 Представительство авиапредприятия

1. Для обеспечения эксплуатации договорных линий назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны предоставляется право открыть на территории другой Договаривающейся Стороны свои представительства с необходимым административным, коммерческим и техническим персоналом.
2. Указанный в настоящей статье персонал состоит из граждан государств Договаривающихся Сторон.
3. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет на своей территории на основе взаимности назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны право свободной продажи авиаперевозок непосредственно или по его усмотрению через своих агентов в соответствии с действующим законодательством. Каждое назначенное авиапредприятие имеет право использовать для этих целей собственные перевозочные документы.

Статья 14

Авиационная безопасность

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в г. Токио 14 сентября 1963 г., Конвенцией о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в г. Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в г. Монреале 23 сентября 1971 г., действующими двусторонними соглашениями между Договаривающимися Сторонами, а также теми соглашениями, которые будут заключены между ними в последующем.
2. Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу по взаимным просьбам всю необходимую помощь по предотвращению незаконного захвата воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам. При этом они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территориях, и эксплуатанты международных аэропортов на их территориях действовали в соответствии с такими положениями и требованиями.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что другая Договаривающаяся Сторона может потребовать от эксплуатантов воздушных судов соблюдения указанных в пункте 3 настоящей статьи положений по авиационной безопасности и технических требований, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанные с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

Статья 15

Консультации

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

Статья 16

Разрешение споров

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

2. В том случае если Договаривающиеся Стороны не придут к взаимному согласию путем переговоров, то спор по желанию одной из Договаривающихся Сторон может быть передан на рассмотрение арбитража в соответствии с порядком, указанным ниже.

3. Арбитраж осуществляется при участии трех арбитров, и его состав определяется следующим образом:

а) в течение тридцати дней после подачи просьбы об арбитраже каждая из Договаривающихся Сторон назначает по одному арбитру. В течение шестидесяти дней после назначения этих двух арбитров они по обоюдному согласию избирают третьего арбитра, который будет председателем арбитража;

б) в случае если одной из Договаривающихся Сторон не будет назначен арбитр или третий арбитр не будет избран согласно подпункту "а" настоящего пункта, любая из Договаривающихся Сторон может обратиться к президенту Совета Международной организации гражданской авиации с просьбой о назначении необходимых арбитров в течение тридцати дней.

4. Арбитраж выносит свое решение большинством голосов.

5. Договаривающиеся Стороны обязаны выполнять решение арбитража, принятое в соответствии с настоящей статьей.

6. Расходы по арбитражу, включая затраты на арбитров, распределяются между Договаривающимися Сторонами поровну.

Статья 17

Изменения и поправки

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить условия настоящего Соглашения или Приложения к нему, между авиационными властями Договаривающихся Сторон проводятся консультации относительно предполагаемого изменения. Консультации должны начаться в течение шестидесяти дней с даты запроса об их проведении, если только авиационные власти Договаривающихся Сторон не договорятся о продлении этого периода.

Поправки к Соглашению вступают в силу после обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии. Поправки к Приложению могут быть приняты по согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

Статья 18

Регистрация

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

Статья 19

Срок действия

1. Настоящее Соглашение заключено на неопределенный срок.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае действие Соглашения прекращается через двенадцать месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной, если указанное уведомление о прекращении действия Соглашения не будет отозвано по обоюдному согласию Договаривающихся Сторон до истечения этого периода.

Статья 20

Вступление в силу

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

2. С момента вступления в силу настоящего Соглашения прекращает свое действие в отношениях между Российской Федерацией и Корейской Народно-Демократической Республикой Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о воздушном сообщении от 7 декабря 1955 г. со всеми дополнениями.

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

За Правительство За Правительство Корейской
Российской Федерации Народно-Демократической
Республики

ПРИЛОЖЕНИЕ

к Соглашению между Правительством
Российской Федерации и
Правительством Корейской Народно-

Демократической Республики о
воздушном сообщении
ДОГОВОРНЫЕ ЛИНИИ

1. Для воздушных судов корейского назначенного авиапредприятия:

Пхеньян - Москва;

Пхеньян - Хабаровск;

пункты в КНДР - Москва - пункты в странах Восточной Европы;

пункты в КНДР - Москва - пункты в Африке.

2. Для воздушных судов российского назначенного авиапредприятия:

Москва - Пхеньян;

Хабаровск - Пхеньян;

пункты в Российской Федерации - Пхеньян - пункты в третьих странах;

пункты в Европе - пункты в Российской Федерации - Пхеньян.

Примечания:

1. Дополнительные, специальные и чартерные рейсы по договорным линиям могут выполняться назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон по предварительному запросу, который должен быть направлен не позднее 48 часов до вылета воздушного судна.

2. Частота полетов и типы воздушных судов назначенных авиапредприятий должны согласовываться между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. При выполнении полетов по договорным авиалиниям корейское назначенное авиапредприятие может совершать технические посадки на территории Российской Федерации в аэропортах, открытых для международных полетов.

4. При выполнении полетов по договорным авиалиниям корейское назначенное авиапредприятие будет пользоваться правом "5-й свободы" между гг. Москвой и Берлином, Москвой и Софией и правом "стоп-овера" в г. Москве при полетах в г. Триполи. Российское назначенное авиапредприятие будет пользоваться правом "5-й свободы" при выполнении полетов через территорию КНДР между г. Пхеньяном и пунктами в третьих странах.
