

**AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA
AND
THE GOVERNMENT OF
THE DEMOCRATIC PEOPLE'S REPUBLIC OF KOREA**

The Government of the People's Republic of China and the Government of the Democratic People's Republic of Korea (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944,

Desiring to facilitate the friendly contacts between their two peoples and develop mutual relations between the two countries in the field of civil aviation,

Have agreed on the establishment of international air services between and beyond their respective territories as follows:

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

1. For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:
 - a) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the People's Republic of China, the Civil Aviation Administration of China, in the case of the Government of the Democratic People's Republic of Korea, the General Administration of Civil Aviation of the Democratic People's Republic of Korea, or in both cases any body authorized to perform the functions of the said authorities;
 - b) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
 - c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with article 3 of the present Agreement;
 - d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, baggage, cargo or mail;

- e) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;
 - f) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo or mail;
 - g) the term "capacity" means:
 - 1) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route.
 - 2) In relation to an agreed air service, the capacity of aircraft used on such air service multiplied by frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.
 - h) the term "tariff" means the prices to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo and the condition under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.
 - i) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 (a) thereof, so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Parties.
2. The Annexes form an integral part of the present Agreement.

ARTICLE 2 GRANT OF RIGHTS

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the route specified in the Annex to the present Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
- 2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating agreed service on the specified route, the following rights:
 - a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party

along the air route(s) prescribed by the aeronautical authorities of the other Contracting Party;

- b) to make stops in the said territory for non-traffic purpose;
 - c) to make stops at the point(s) on the specified route in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic of passengers, baggage, cargo and mail. No fifth freedom traffic rights are however granted in this paragraph.
3. The designated airline of each Contracting Party shall not be entitled to carry traffic between two points in the territory of the other Contracting Party.
 4. The right of the designated airline of one Contracting Party to take on board and discharge at point(s) in the territory of the other Contracting Party international traffic to or from a third country shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. (Fifth Freedom Traffic Rights)

ARTICLE 3 DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified route.
2. The substantial ownership and effective control of the airline designated by each Contracting Party shall remain vested in such Contracting Party.
3. 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 fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air service by the said authorities.
4. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, without delay grant to the designated airline the appropriate operating authorizations.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed service, provided that tariffs and schedules established in accordance with the provisions of Articles 10 and 11 of the present Agreement are in force in respect of that service.

6. The designated airline of either Contracting Party may operate the agreed services on the specified route(s) with aircraft leased from a third country, provided that prior notice shall be furnished to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 30 days before the commencement of the proposed operation. Under special circumstances, this period may be reduced subject to the concurrence of the said authorities.

ARTICLE 4
REVOCATION, SUSPENSION OF RIGHTS
AND IMPOSITION OF CONDITIONS

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of these rights:
 - a) in any case where they are not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline; or
 - b) in case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the other Contracting Party; or
 - c) in case the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such rights shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultation between the aeronautical authorities shall begin within a period of thirty (30) days from the date of the request.

ARTICLE 5
EXEMPTION FROM CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels, oils (including hydraulic fluids), lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the

territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Supplies of fuels, oils (including hydraulic fluids), lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of each Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft of such designated airline in the said territory shall be exempt from all duties and charges including customs duties, inspection fees and other duties or taxes imposed in the territory of the first Contracting Party even when those supplies are to be used on parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above shall be kept under customs supervision or control.
3. The regular airborne equipment, spare parts, aircraft stores, and supplies of fuels, oils (including hydraulic fluids), and lubricants retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party, who may require that those materials be placed under customs supervision and control up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. Passenger tickets, airway bills, timetables, publicity materials and give-aways introduced into the territory of either Contracting Party by the designated airline of the other Contracting Party shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes.
5. Furnitures and equipment for office use as well as communications facilities and vehicles required by the representative office of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party for the operation of the agreed services shall also be exempt from customs duties and other duties or taxes.

ARTICLE 6

COMPLIANCE WITH LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft therein, shall be complied with by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while entering, within and departing from the territory of that other Contracting Party.
2. The laws and regulations of either Contracting Party relating to immigration,

customs and quarantine shall be applied to the crews, passengers, baggage, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their arrival in, presence within and departure from the territory of the first Contracting Party.

3. Passengers in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than very simplified formalities. Baggage and cargo, if in direct transit, shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or charges.

ARTICLE 7 CERTIFICATES AND LICENSES

1. Aircraft of the designated airline of either Contracting Party operating on the specified route shall bear its nationality and registration marks and carry on board appropriate documents.
2. Certificates of the airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party.
3. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting party.

ARTICLE 8 AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963 the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party.
6. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
7. Each Contracting Party shall also give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request

immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within a month of the date of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expire of a month period.

ARTICLE 9 AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards in areas relating to aircrew, aircraft and their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of receipt of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by airlines , or on behalf of an airline of one Contracting Party, on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided that this does not lead to unreasonable delay in the operation of the aircraft.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of access for ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 10
PROVISION OF TECHNICAL SERVICES AND USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall designate in its territory regular airports and alternate airports to be used by the designated airline of the other Contracting Party for the operation of the specified route, and shall provide that airline with such communications, navigational, meteorological and other auxiliary services in its territory as are required for the operation of the agreed services. Detailed arrangements relating to above may be agreed upon between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
2. The designated airline of each Contracting Party shall be charged for the use of airports, facilities and technical services of the other Contracting Party at fair and reasonable rates prescribed by the appropriate authorities of the other Contracting Party. Such rates shall not be higher than those imposed on airlines of other States engaged in international air services for the use of similar facilities and services.

ARTICLE 11
REPRESENTATION AND PERSONNEL

1. For the operation of the agreed services on the specified route, the designated airline of each Contracting Party shall have the right, on reciprocal basis, to set up representation at the point of call on the specified route within the territory of the other Contracting Party. The staff of the representation shall comply with the laws and regulations in force in the country where such representation is located.
2. The staff members of the representation of the designated airline of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be nationals of either Contracting Party. The number of such staff shall be determined on reciprocal basis between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. Each Contracting Party shall to the maximum extent practicable ensure the safety of the representation and its staff members of the designated airline of the other Contracting Party, and safeguard the aircraft, stores and other properties of the said airline in its territory for use in the operation of the agreed services.
4. Each Contracting Party shall to the maximum extent possible extend assistance and facilities to the representation and its staff members of the designated airline of the other Contracting Party necessary for the efficient operation of the agreed services.
5. The crew members of the designated airline of either Contracting Party on flights into and out of the territory of the other Contracting Party shall be nationals of the Contracting Party designating such airline. If the designated airline of either Contracting Party desires to employ crew members of any other nationality on flights into and out of the territory of the other Contracting Party, prior approval shall be obtained from that other Contracting Party.
6. Each designated airlines, pursuant to the appropriate laws and regulations of other Contracting Party, shall be granted the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in any freely convertible currency in accordance with national laws and regulations

ARTICLE 12
CAPACITY PROVISIONS

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear 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, baggage, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified route in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
 - b) traffic requirements of the area through which the airline passes; and
 - c) the requirements of an economical operation of through services.
4. The capacity and the frequency to be operated by the designated airlines shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties reasonably in advance of the inauguration of the agreed services.

ARTICLE 13
ESTABLISHMENT OF TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for the carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon in the first instance between the designated airlines of the Contracting Parties, where necessary and possible, in consultation with other airlines operating the whole and part of the same route.
3. Any tariff so agreed shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties for approval at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. This period may be reduced in certain cases upon agreement between the said authorities.
4. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered as approved.
5. If the designated airlines of the Contracting Parties can not agree, or if the tariffs are not approved by the aeronautical authorities of one Contracting Party, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to determine the tariffs by mutual agreement through negotiation.
6. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

**ARTICLE 14
PROVISION OF STATISTICS**

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried by the aircraft of the designated airlines on the agreed services.

**ARTICLE 15
TRANSFER OF AIRLINE EARNINGS**

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer, at the official rate of exchange published by its financial authorities, the excess of the receipt over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo by the said designated airline in any freely convertible currencies.
2. If payments system between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall be applied.

ARTICLE 16
AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION

1. The revenue and profits achieved by the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all taxes.
2. The properties of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all taxes.
3. The income of the staff members of the representation of the designated airline of either Contracting Party who are nationals of that Contracting Party shall be exempt from all taxes in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 17
SEARCH AND RESCUE

In case the aircraft of the designated airline of one Contracting Party is in distress or meets with an accident in the territory of the other Contracting Party, the other Contracting Party shall:

- a) inform without delay the first Contracting Party of the accident;
- b) immediately start search and rescue operation;
- c) render assistance to the passengers and crew;
- d) provide all security measures for the aircraft and its contents;
- e) carry out investigation into the accident;
- f) permit the representatives of the first Contracting Party access to the aircraft and participate in the investigation as observers;
- g) give clearance to the aircraft and its contents as soon as they are no longer necessary for the investigation;
- h) communicate in writing to the first Contracting Party its conclusions and the final report concerning the investigation.

**ARTICLE 18
CONSULTATION**

1. The contracting Parties shall ensure the correct implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement in a spirit of close cooperation and mutual support. To this end, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time.
2. Either Contracting Party may request consultation with the other Contracting Party, which may be either oral or in writing, and which shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties jointly determine an extension of this period.
3. If any difference of opinion arises in respect of the interpretation or implementation of this Agreement, the designated airlines of both Contracting Parties shall, where appropriate, endeavour to settle it directly through consultation in a spirit of friendly cooperation and mutual understanding. If the designated airlines fail to reach a settlement, or if the matter at issue does not lie within their competence, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to settle it between themselves. If a settlement still can not be reached, the Contracting Parties shall endeavour to settle it through diplomatic channels.

**ARTICLE 19
AMENDMENTS**

1. The Contracting Parties shall modify or amend any provision of this Agreement through discussion or by correspondence.
2. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.
3. Any modification to this Annex of the present Agreement may be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

**ARTICLE 20
TERMINATION**

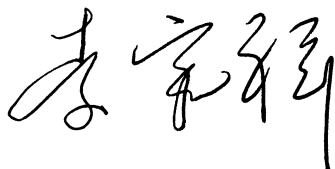
Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before expiry of that period.

ARTICLE 21
ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall supersede the Air Transport Agreement signed on November 8, 1993 between the two Governments.
2. This Agreement shall enter into force on the date of last notification through diplomatic notes by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled the necessary procedures in accordance with its laws for the entry into force of this Agreement.

Done in Pyongyang on the 17th day of June, 2008 in the Chinese, Korean and English languages in duplicate. All the three texts are equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

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



LI JIAXIANG
Administrator
Civil Aviation Administration of China

**For the Government of the Democratic
People's Republic of Korea**



KANG KI SOP
Director General
General Administration of Civil Aviation
Democratic People's Republic of Korea

ANNEX 1

1. The route of the agreed services operated by the airline designated by the Government of the People's Republic of China shall be as follows in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Destination	Beyond points
Points in China	Two points to be selected by China	Pyongyang and one other point to be selected	Two points to be selected by China

2. The route of the agreed services operated by the airline designated by the Government of the Democratic People's Republic of Korea shall be as follows in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Destination	Beyond points
Points in DPRK	Two points to be selected by DPRK	Beijing, Shenyang and one other point to be selected	Bangkok, and one other point to be selected by DPRK

3. Any point or points on the specified route may be omitted on any or all flights at the discretion of the designated airline of each Contracting Party, provided that such operation originates and terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline.

ANNEX 2

1. If the designated airline or other airlines desire to operate non-scheduled flight to, from or through the territory of the other Contracting Party, application for the purpose may be made to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The said authorities shall process without delay the application in accordance with its national regulations concerning non-scheduled operation. Application shall be made at least three (3) working days before the proposed date of the flight, which may be operated only after approval has been obtained.
2. The designated airline of each Contracting Party may, according to traffic requirement, apply for operation of additional flight(s) on the specified route. The application for such flight(s) shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least three (3) working days before the take-off of the said flight. Such flight(s) can be operated only after approval has been obtained.

중화인민공화국 정부와 조선민주주의인민공화국

정부사이의 항공운수에 관한 협정

중화인민공화국 정부와 조선민주주의인민공화국 정부는 (아래부터는 **체약쌍방**이라고 부른다) 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 공개된 국제민용항공에 관한 협약의 체약국들로서 두 나라 인민들사이의 친선적인 래왕에 편리를 도모하고 민용항공 분야에서 두 나라 사이의 호상 관계를 발전시키며 두 나라 영역들 사이와 그를 지나는 국제항공로를 설정할데 대하여 다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 정 의

1. 이 협정에서 문맥상 달리 해석되지 않는다면:

- 1) 술어 《항공당국》은 중화인민공화국 정부에서는 중국 민용항공국을 조선민주주의인민공화국 정부에서는 조선민주주의인민공화국 민용항공총국을, 혹은 쌍방의 경우에 이미 지적된 당국들의 기능을 수행할 권한을 받은 임의의 기관을 의미한다.
- 2) 술어 《항공회사》는 국제항공로를 제공하거나 운영하는 임의의 항공수송기업소를 의미한다.
- 3) 술어 《지정된 항공회사》는 이 협정 제 3조에 따라 지정되고 승인된 항공회사를 의미한다.

- 4) 술어 《항공로》는 려객, 손짐, 화물 혹은 우편물의 사회적 수송을 위하여 항공기로 수행되는 임의의 정기항공로를 의미한다.
- 5) 술어 《국제항공로》는 한개 이상의 국가령토의 공중공간을 지나는 항공로를 의미한다.
- 6) 술어 《영업을 목적으로 하지 않는 착륙》은 려객, 손짐, 화물, 우편물을 싣거나 부리우는것과는 다른 목적으로 착륙하는것을 의미한다.
- 7) 술어 《능력》은:
 - ① 항공기와 관련하여서는 항로지점 혹은 항로지점의 일부분에서 항공기의 리용가능한 영업적재량을 의미한다.
 - ② 합의된 항로와 관련하여서는 그러한 항공로에 리용되는 항공기의 능력에 항로지점 혹은 항로지점의 일부분에서 주어진 기간 그러한 항공기의 운영회수를 곱한것을 의미한다.
- 8) 술어 《운임》은 려객, 손짐, 화물수송을 위하여 지불되는 요금들과 그러한 요금들을 적용하는 조건을 의미한다. 여기에는 대리임무와 기타 보조적인 봉사를 제공한 요금들과 조건들은 포함되지만 우편물을 수송한 보상금이나 조건들은 포함되지 않는다.
- 9) 술어 《협약》은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 공개된 국제민용항공에 관한 협약을 의미하며

여기에는 계약쌍방이 채택한 범위에서 이 협약의 제 90 조에 따라 채택된 임의의 부록과 협약의 제 90 조와 94(7) 조에 따라 채택된 임의의 부록 혹은 협약의 임의의 수정문들이 포함된다.

2. 부록들은 이 협정의 불가분리적인 부분으로 된다.

제 2 조 권 한 부 여

1. 계약쌍방은 이 협정의 부록에 규정된 항로지점에서 계약일방의 지정된 항공회사가 국제항공로들을 개설하여 운영할수 있도록 이 협정에 지적된 권한들을 계약상대방에 준다. 이러한 항로들과 항로지점들을 아래로부터는 각각 《합의된 항로들》, 《규정된 항로지점들》이라고 한다.
2. 이 협정의 규정조건에 따라 계약쌍방의 지정된 항공회사는 규정된 항로지점에서 합의된 항로를 운영할때 다음과 같은 권한을 가진다.
 - 1) 계약상대방의 항공당국이 규정한 항로지점(들)을 따라 계약상대방의 경로에 착륙하지 않고 통과비행한다.
 - 2) 비영업적인 목적으로 우에서 지적한 경로에 착륙한다.
 - 3) 려객, 손짐, 화물과 우편물로 된 국제수송량을 싣고 부리를 목적으로 계약상대방의 경로에 있는 규정된 항로지점상의 지점(들)에 착륙한다. 그러나 이 단락에서 다섯번째 수송자유권한은 제공되지 않는다.

3. 계약쌍방의 지정된 항공회사는 계약상대방의 경로에 있는 두 지점들 사이의 수송량을 나눌수 없다.
4. 계약일방의 지정된 항공회사가 계약상대방의 경로에 있는 지점(들)에서 제 3 국에로 가거나 그로부터 오는 국제수송량을 싣고 부리울수 있는 권한은 계약쌍방의 항공당국들사이에 합의한다. (5 번째 수송자유권한)

제 3 조 지정 및 승인

1. 계약쌍방은 규정된 항로지점에서 합의된 항로를 운영할 목적으로 하나의 항공회사를 계약상대방에 서면으로 지정할 권한을 가진다.
2. 계약쌍방의 지정된 항공회사의 실제적인 소유권과 효과적인 통제권은 그 계약일방에 속한다.
3. 계약일방의 항공당국은 국제항공로운영에서 그 당국이 일반적으로 그리고 합리적으로 적용하는 법과 규정에 따라 설정한 조건들을 준수할 자격이 있다는데 대하여 계약상대방이 지정한 항공회사에 입증할것을 요구할수 있다.
4. 계약상대방의 항공당국은 지정을 접수하면 이 조의 2 항과 3 항의 규정조건들에 준하여 지정된 항공회사에 지체없이 타당한 운영승인을 준다.
5. 지정되고 승인된 항공회사는 이 협정의 제 10 조와 제 11 조의 규정조건들에 따라 설정된 운임과 비행시간표가 그 항로

와 관련하여 효력을 가지는 조건에서 임의의 시기에 합의된 항로운영을 시작할수 있다.

6. 계약일방의 지정된 항공회사는 늦어도 계획된 운영개시날자의 30 일전에 계약상대방의 항공당국에 사전통지한 조건에서 제 3 국으로부터 임대한 항공기로 규정된 항로지점(들)에서 합의된 항로들을 운영할수 있다. 특별한 경우 이러한 기간은 계약상대방의 항공당국과 합의하여 줄일수 있다.

제 4 조 권한의 취소,정지 및 조건부의 부과

1. 계약쌍방의 항공당국들은 다음과 같은 경우들에 계약상대방의 지정된 항공회사에 준 운영승인을 취소하거나 이 협정 제 2 조에 규정된 권한의 리행을 정지시키고 혹은 이러한 권한들의 리행에 필요하다고 인정되는 조건들을 부과할 권한을 가진다.
 - 1) 항공회사에 대한 실제적인 소유권과 효과적인 통제권이 항공회사를 지정하는 계약일방에 속한다는것을 증명하지 못하는 경우:
 - 2) 항공회사가 계약상대방의 법과 규정들을 준수하지 않는 경우:
 - 3) 항공회사가 이 협정에 서술된 조건들에 맞게 합의된 항로들을 운영하지 못하는 경우.
2. 이 조의 1 항에 지적된 즉시적인 취소, 정지 혹은 조건부들의 부과가 법이나 규정들의 차후위반을 방지하는데 필수적인것

으로 되지 않는 한 그러한 권한들은 계약상대방의 항공당국과 협의한후에만 행사한다. 항공당국들사이의 이러한 협의는 제기받은 날부터 30 일안으로 시작한다.

제 5 조 관세와 기타 요금의 면제

1. 계약일방의 지정된 항공회사가 국제항공로들에서 운영하는 항공기와 항공기상비기재, 예비부속품, 연유, 기름(작동류 포함), 윤활유와 항공기식품(식료품과 청량음료, 담배포함)은 그것들이 다시 반출될때까지 항공기안에 남아있는 조건에서 계약상대방의 령역에 도착할때 관세, 검사비, 기타 부과금이나 세금에서 면제된다.
2. 계약일방의 지정된 항공회사가 혹은 그의 위임에 의하여 계약상대방의 령역으로 들어오거나 그 령역에서 그러한 지정된 항공회사의 항공기에 실는 연유, 기름(작동류포함), 윤활유, 예비부속품, 상용기재와 항공기식품은 그것들을 실은 계약상대방의 령역에서 수행하는 려행구간들에서 사용되더라도 그 령역에서 부과 되는 관세, 검사비, 기타 부과금이나 세금을 포함한 모든 세금과 요금들로부터 면제된다. 우에서 지적된 물자들은 세관의 감독 혹은 통제하에 둔다.
3. 계약일방의 지정된 항공회사의 항공기에 실은 항공기상비기재, 예비부속품, 항공기식품, 연유, 기름(작동류포함)과 윤활유는 계약상대방 세관당국의 승인하에서만 그 령역에 부리울수 있다. 이 경우 세관당국은 그러한 물자들을 세관

규정들에 따라 다시 반출하거나 다르게 처리할때까지 세관의 감독 및 통제하에 두도록 요구할수 있다.

4. 계약일방의 지정된 항공회사가 계약상대방의 영역에 들어오는 비행기표와 화물송장, 비행시간표, 선전물, 기념품들은 관세와 검사비, 기타 부과금이나 세금으로부터 면제된다.
5. 합의된 항로를 운영하기 위하여 계약일방의 영토안에 있는 계약상대방의 지정된 항공회사의 대표부에 필요한 통신수단과 운수수단은 물론 사무실용 가구와 기재들도 관세와 기타 부과금이나 세금으로부터 면제된다.

제 6 조 법과 규정의 준수

1. 국제항공로들에 리용되는 항공기가 자기 영역에 들어오거나 나가는것 혹은 그 영역에서의 출발 혹은 그러한 항공기의 운영 및 항행과 관련한 계약일방의 법과 규정들은 그의 영역에 들어오거나 체류하고 나가는동안 계약상대방의 지정된 항공회사의 항공기에 의하여 준수되어야 한다.
2. 통검, 세관, 검역과 관련한 계약일방의 법과 규정들은 계약상대방의 지정된 항공회사의 항공기로 수송하는 승조, 려객, 손짐, 화물, 우편물이 그 계약일방의 영역에 도착하고 체류하며 그로부터 출발할때에도 적용된다.
3. 계약일방의 영역을 지나 직접 통과하는 려객들에게는 최대로 간소화된 수속절차를 적용한다. 직접 통과하는 손짐과 화물은 관세, 검사비, 기타 부과금이나 료금으로부터 면제된다.

제 7 조 증명서와 자격증

1. 규정된 항로지점에서 운영되는 계약일방의 지정된 항공회사의 항공기는 국적과 등록표식을 하여야 하며 항공기에 해당한 문건들을 구비하고 있어야 한다.
2. 계약일방은 계약상대방이 발행하였거나 효력을 가지고 있으며 만기가 되지 않은 비행유용성증명서, 증명서 및 자격증을 유효한것으로 인정한다.
3. 그러나 계약쌍방은 자기의 영역에서 비행하도록 계약상대방이 자기의 공민에게 발급한 증명서와 자격증의 인정을 거절할 권한을 가진다.

제 8 조 항공 보안

1. 계약쌍방은 국제법에 따르는 자기들의 권리와 의무들에 준하여 비법적인 간섭행위들로부터 민용항공의 보안을 보장하기 위해 호상 지니는 의무들이 이 협정의 불가분리의 부분으로 된다는것을 재확인한다.
2. 특히 계약쌍방은 1963년 9월 14일 도쿄에서 서명된 항공기 안에서 감행된 범죄와 일련의 기타 행위들에 관한 협약, 1970년 12월 16일 헤그에서 서명된 비법적인 항공기랍치를 진압할데 대한 협약, 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 민용항공의 안전을 해치는 비법적인 행위들을 진압할데 대한 협약, 1988년 2월 24일 몬트리올에서 서명된 국제민용항공에

리용되는 비행장들에서의 비법적인 폭력행위들을 진압할데 대한 의정서, 그리고 항공보안과 관련하여 체약쌍방에 구속력을 가지는 임의의 기타 다방협정들에 부합되게 행동한다.

3. 체약쌍방은 요구에 따라 비법적인 민용항공기탑치행위들과 항공기와 항공기에 탄 려객, 승조, 비행장과 항행시설들의 안전을 해치는 비법적인 행위들, 그리고 민용항공의 보안에 대한 임의의 기타 위협을 방지하는데 필요되는 모든 방조들을 호상 제공한다.
4. 체약쌍방은 호상 연계밑에 국제민용항공기구가 제정하고 협약의 부록들로 지정된 항공보안규정조건들이 체약쌍방에게 적용될수 있는 범위까지 그 규정조건들에 부합되게 행동한다. 체약쌍방은 기본 영업장소 혹은 영구적인 거주지를 자기들의 영역에 두고있는 항공기운영자들과 그리고 자기들의 영역에 있는 비행장운영자들이 그러한 항공보안규정조건들에 부합되게 활동할것을 요구한다.
5. 체약쌍방은 체약상대방의 영역에로의 입국과 출국 혹은 그곳에서의 체류와 관련하여 체약상대방이 요구하는 우의 (4)항에 지적된 항공보안규정조건들을 그러한 항공기운영자들이 준수할것을 요구할수 있다는데 대하여 동의한다.
6. 체약쌍방은 자기의 영역에서 항공기를 보호하고 려객, 승조, 객실집, 손집, 화물, 항공기식품들을 실기전에 혹은 실는 기간에 검사를 진행하기 위한 타당한 조치들이 효과적으로 적용되도록 한다.

7. 계약쌍방은 특정된 위협에 대응하는 타당성있는 보안조치들과 관련하여 계약상대방이 제기하는 임의의 요구에 대하여 호의적인 관심을 돌린다.
8. 비법적인 민용항공기탑치사건이나 그러한 사건의 위협 혹은 그러한 항공기, 항공기에 탄 려객, 승조, 비행장이나 항행시설들의 안전을 해치는 기타 비법적인 행위들이 발생하는 경우 계약쌍방은 그러한 사건 혹은 사건위협을 신속하고 안전하게 제거하기 위한 통신 보장과 기타 해당한 조치들을 취함으로써 호상 방조한다.
9. 계약상대방이 이 조의 항공보안규정들을 위반하였다는 믿을 만한 근거를 가지고 있는 경우 계약일방의 항공당국은 계약상대방의 항공당국에 즉시적인 협의를 진행할것을 요구할수 있다. 그러한 요구가 제기된 날부터 1 개월안에 만족스러운 합의에 도달하지 못한다면 이것은 이 협정의 제 4 조를 적용하기 위한 근거로 된다. 비상경우에는 계약상대방이 그 1 개월이 만기되기전에 임시대책을 취할수도 있다.

제 9 조 항 공 안 전

1. 계약쌍방은 계약상대방이 규정한 승조, 항공기 혹은 그의 운영과 관련한 분야들에서 안전표준들에 대한 협의를 임의의 시기에 요구할수도 있다. 그러한 협의는 그것을 요구한 날부터 30 일안으로 진행한다.

2. 만일 그러한 협의가 진행된후 계약일방이 그 당시 협약에 준하여 계약상대방에서 설정된 최소표준들과 최소한 일치되는 안전표준 들을 임의의 분야에서 효과적으로 유지하고 집행하지 못한다는것을 발견하면 계약일방은 계약상대방에 나타난 현상들과 그러한 최소표준들에 일치시키는데 필요하다고 간주하는 대책들과 그리고 계약상대방이 적절한 시정대책을 취할것을 통지한다. 계약상대방에서 15 일안으로 혹은 합의될수 있는 그 보다 더 오랜 기간동안 해당한 대책을 취하지 않는다면 이 협정의 제 4 조를 적용하는 근거로 된다.

3. 협약의 제 33 조에서 언급된 의무들이 있음에도 불구하고 계약상대방의 령역으로 오거나 가는 항로상에서 항공회사들이나 혹은 계약일방의 항공회사의 이름으로 운영되는 임의의 항공기는 계약상대방의 령역안에 있는 동안 항공기운영에서 부당하게 지연됨이 없이 항공기의 내부와 외부에서 항공기와 승조의 문건들의 효력, 그리고 항공기와 그의 기재들의 명백한 상태를 확인 (이 조에서는 《정박장검열》이라고 한다)하기 위한 검열을 계약상대방의 위임을 받은 대표들로부터 받게 된다.

4. 만일 그러한 정박장검열 혹은 여러차례의 정박장검열들에서 다음과 같은것들이 제기된다면 검열을 진행하는 계약일방은 협약의 제 33 조에 따라 항공기 혹은 그 항공기승조의 증명서나 자격증을 발급하고 효력을 준 필수조건들 혹은 그 항공기가 운영을 진행하게 되는 필수조건들이 협약에 따라 설정된 최소 표준들과 일치하지 못하거나 낮다는 결론을 내린다.

(7)항공기 혹은 항공기의 운영이 협약에 준하여 그 당시
설정되어 있는 최소표준들에 부합되지 않는다는 심각한
우려심;

(L)협약에 준하여 그 당시 설정되어있는 안전표준들에
대한 효과적인 유지 및 집행에 빈틈이 있다는 심각한
우려심;

5. 우의 (3)항에 준하여 계약일방의 항공회사 혹은 항공회사들이
운영하거나 그 항공회사의 이름으로 운영하는 항공기에 대한
정박장 검열을 위한 접근이 그 항공회사 혹은 항공회사들의
대표에 의하여 불허당하는 경우 계약상대방은 우의(4)항에
지적된 형태의 심각한 우려심들이 나타난다고 보고 그 항에
지적된 결론을 내린다.

6. 계약일방이 정박장검열 및 여러차례의 정박장검열의 결과,
정박장검열을 위한 접근불허, 협의 혹은 기타 결과에 따라
항공회사운영의 안전을 위하여 즉시적인 대책을 취하는것이
필수적이라고 결정하는 경우 그 계약일방은 계약상대방의
항공회사 혹은 항공회사들에 대한 운영승인을 정지 혹은 변경
시킬 권한을 가진다.

7. 우의 (2)항 혹은 (6)항에 따르는 계약일방의 임의의 활동은
그러한 활동을 진행할 근원이 존재하지 않을 때에는 중지된다.

제 10 조 기술봉사제공과 리용자료금

1. 계약쌍방은 자기령역안에서 계약상대방의 지정된 항공회사가 합의된 항로지점을 운영하는데 리용하도록 기본공항과 예비공항을 지정해주며 그 항공회사에 합의된 항로운영에 필요한 통신, 항행, 기상, 기타 봉사를 제공한다. 이와 관련하여 계약쌍방의 항공당국들사이에 구체적으로 합의할수 있다.
2. 계약쌍방의 지정된 항공회사는 계약상대방의 해당 당국이 규정한 공정하고 합리적인 가격으로 계약상대방의 공항, 시설, 기술봉사를 리용한데 대하여 지불한다. 그러한 요금은 유사한 시설과 봉사들을 리용한데 대하여 국제항로를 운영하는 다른 나라 항공회사들에 부과하는 요금보다 높지 말아야 한다.

제 11 조 대표부와 그 성원

1. 규정된 항로지점에서 합의된 항로들을 운영하기 위하여 계약일방의 지정된 항공회사는 호상성에 기초하여 계약상대방의 령역에 있는 규정된 항로지점의 요구되는 지점에 대표부를 설치할 권한을 가진다. 대표부성원들은 대표부가 위치한 나라에서 실시되고 있는 법과 규정을 준수한다.
2. 계약쌍방의 령토에 있는 계약상대방의 지정된 항공회사의 대표부성원들은 임의의 계약일방의 공민이 될수 있다. 인원수는 계약 쌍방의 항공당국들이 호상성에 기초하여 결정한다.

3. 계약쌍방은 최대의 가능성을 다하여 계약상대방의 지정된 항공회사의 대표부와 그 성원들의 안전을 보장하여야 하며 항공회사가 자기의 영역에서 합의된 항로운영에 리용하게 될 항공기, 식품, 기타 재산들을 보호한다.
4. 계약쌍방은 최대의 가능성을 다하여 계약상대방의 지정된 항공회사의 대표부와 그 성원들에게 합의된 항로의 효과적인 운영에 필요한 협조와 편리를 보장한다.
5. 계약상대방의 영역으로 들어오거나 나가는 비행에 참가하는 계약일방의 지정된 항공회사의 승조성원들은 그러한 항공 회사를 지정하는 계약일방의 공민들로 한다. 계약일방의 지정된 항공회사가 계약상대방의 영역으로 들어오거나 나가는 비행에 임의의 다른 나라 국적을 가진 승조성원을 채용 하려고 한다면 계약상대방의 사전동의를 받는다.
6. 계약쌍방의 지정된 항공회사들은 계약상대방의 법과 규정 들에 따라 계약상대방의 영역에서 직접 혹은 자기의 처분 대로, 자기의 대리인을 통하여 항공수송을 판매할수 있는 권한을 가진다. 계약쌍방의 지정된 항공회사는 수송을 판매할 권한을 가지며 임의의 성원은 국가법과 규정들에 따라 그 국가의 화폐 혹은 임의의 자유전환성화폐로 그러한 수송을 구입할수 있다.

제 12 조 능력 규정

1. 계약쌍방의 지정된 항공회사들은 규정된 항로지점들에서 합의된 항로들을 운영하는데서 공정하고 평등한 기회를 가진다.
2. 계약쌍방의 지정된 항공회사는 합의된 항로들을 운영하는데서 동일한 항로지점의 전부 혹은 그 일부분에서 계약상대방이 운영하는 항로에 부당한 영향이 미치지 않도록 계약상대방의 지정된 항공회사의 이익을 고려한다.
3. 계약쌍방의 지정된 항공회사들이 운영하는 합의된 항로들은 규정된 항로지점들에서 사회적인 수송수요와 밀접한 연계를 가져야 하며 항공회사를 지정한 계약일방의 영역으로부터 출발하거나 그 영역에 도착하는 려객, 손짐, 화물, 우편물 수송을 위하여 현실적이며 합리적으로 예견되는 수요들을 만족시키는데 충분한 능력을 합리적인 적재요소로 제공하는 것을 일차적인 과제로 하여야 한다. 항공회사를 지정하지 않은 다른 국가의 영역에 있는 규정된 항로지점상의 지점들에서 실고 부러우는 려객, 손짐, 화물, 우편물수송을 위한 능력은 다음과 같은것에 관계되는 일반적인 원칙들에 준한다.
 - ㄱ) 항공회사를 지정한 계약일방의 영역으로 그리고 그로부터의 수송수요
 - ㄴ) 항로가 통과하는 지역이 수송수요
 - ㄷ) 전반적인 항로들의 경제적인 운영요구

4. 지정된 항공회사가 운영하게 될 능력과 주기는 합의된 항로 운영을 시작하기 전에 계약쌍방의 항공당국들이 합의하여 합리적으로 정한다.

제 13 조 운 임 제 정

1. 계약일방의 평역으로 오고가는 수송을 위하여 계약상대방의 지정된 항공회사가 설정하는 운임들은 운영원가, 합당한 리윤, 항로의 특성 그리고 다른 항공회사들의 운임들을 포함한 모든 관련 요소들을 고려하여 합리적인 수준에서 제정한다.
2. 이 조의 1 항에 지적한 운임들은 계약쌍방의 지정된 항공회사들 사이에서 먼저 합의되어야 하며 필요하고 가능하다면 동일한 항로의 전부 혹은 그의 일부 구간을 운영하고 있는 다른 항공회사들과 협의를 진행한다.
3. 이렇게 합의된 임의의 운임은 그것을 적용하기 최소한 60 일 전에 계약쌍방의 항공당국들에 제출하여 승인을 받는다. 일부 경우에는 위에서 지적한 당국들사이의 합의에 따라 그 기간을 줄일수 있다.
4. 계약쌍방의 항공당국들이 운임이 제출된 날로부터 30 일안으로 반대의사를 통지하지 않으면 이 조의 3 항에 따라 운임은 비준된것으로 인정한다.
5. 계약쌍방의 지정된 항공회사들이 합의할수 없거나 운임이 계약일방 항공당국의 승인을 받지 못하였다면 계약쌍방의

항공당국들은 협상을 통한 합의로 운임들을 결정하기 위하여 노력한다.

6. 이 조의 규정조건들에 따라 제정된 운임은 새로운 운임이 제정되기전까지 계속 효력을 가진다. 그러나 운임은 이 조항에 의하여 효력을 상실하는 날부터 12 개월후에는 효력을 가지지 않는다.

제 14 조 통계자료의 제공

체약쌍방의 항공당국들은 요구에 따라 지정된 항공회사들의 항공기들로 합의된 항로들에서 나르는 수송량과 관련한 정기적인 통계자료나 기타 그와 유사한 자료들을 호상 보장한다.

제 15 조 항공회사 수입금의 송금

1. 체약쌍방은 려객, 손짐, 화물수송과 관련하여 자기측 영역에서 번 수입에서 지출을 제외한 수입금을 자기측 재정당국이 발표하는 공식환률로 임의의 자유전환성화폐로 송금할 권한을 체약상대방의 지정된 항공회사에 준다.
2. 체약쌍방사이의 지불체계가 특별협정에 의하여 조정된다면 그러한 특별협정을 적용한다.

제 16 조 2 종과세의 면제

1. 계약일방의 지정된 항공회사가 계약상대방의 영역에서
번 수입금과 리익금은 모든 세금으로부터 면제된다.
2. 계약일방의 경로에 있는 계약상대방의 지정된 항공회사의
재산은 모든 세금으로부터 면제된다.
3. 계약일방의 공민들인 지정된 항공회사의 대표부성원들의
수입은 계약상대방의 영역에서 모든 세금으로부터 면제된다.

제 17 조 탐색과 구조

계약일방의 지정된 항공회사의 항공기가 계약상대방의 영역내에서
사고 혹은 조난당한 경우 계약상대방은:

- ㄱ) 계약일방에 지체없이 사고통지를 보내며:
- ㄴ) 탐색과 구조사업을 즉시에 시작하며:
- ㄷ) 려객과 승조들에게 방조를 제공하며:
- ㄹ) 항공기와 항공기에 실은 물품들에 대한 모든 보안대책들을
취하며:
- ㅁ) 사고에 대한 조사를 진행하며:
- ㅂ) 계약일방의 대표가 항공기에 접근하도록 허용하고 그가
립회자로 사고조사에 참가하도록 하며:

- ㄱ) 사고조사가 더 이상 필요되지 않으면 항공기와 그에 실은 물품들을 처리하도록 허가를 주며:
- ㅇ) 사고와 관련한 조사결속과 최종보고서를 계약일방에 서면으로 통지한다.

제 18 조 협 의

1. 계약쌍방은 긴밀한 협조와 호상방조의 정신에서 이 협정의 규정조건들을 정확히 이행하고 엄격히 준수한다. 이를 위하여 계약 쌍방의 항공당국들은 수시로 호상 협의한다.
2. 계약일방은 계약상대방에 협의를 진행할것을 구두 혹은 서면으로 제기할수 있다. 이러한 협의는 계약쌍방이 그 기간을 연장할데 대하여 호상 합의하지 않는한 요구를 받은 날로부터 60 일안으로 시작한다.
3. 이 협정의 해석 혹은 이행에서 의견상이가 제기되는 경우 계약 쌍방의 지정된 항공회사들은 친선적인 협조와 호상 이해의 정신에서 협의의 방법으로 직접적으로 해결하기 위하여 노력한다.

만일 지정된 항공회사들이 해결하지 못하거나 혹은 취급하는 문제가 그들의 권한밖에 있는 경우에는 계약쌍방의 항공당국들은 문제를 자체로 해결하기 위하여 노력한다. 여전히 합의에 도달할수 없는 경우 계약쌍방은 외교적경로를 통한 문제 해결을 위하여 노력한다.

제 19 조 수 정

1. 계약쌍방은 협의 혹은 서신거래로 이 협정의 임의의 규정 조건들을 변경 혹은 수정한다.
2. 그렇게 합의된 임의의 변경은 외교각서의 교환으로 확정된 때로부터 효력을 가진다.
3. 이 협정의 부록에 대한 임의의 변경은 계약쌍방의 항공당국들사이에 합의할수도 있다.

제 20 조 폐 기

계약일방은 임의의 시기에 이 협정을 폐기할때 대한 자기의 결심을 계약상대방에 통지할수 있다. 그러한 경우 이 협정은 기간이 만기 되기전에 호상 합의되어 폐기통지가 취소되지 않는한 계약상대방이 통지를 접수한 날부터 12개월후에 폐기된다.

제 21 조 효 력 발 생

1. 이 협정은 1993년 11월 8일 두 정부들사이에 체결된 항공 운수에 관한 협정을 대신한다.
2. 이 협정은 계약일방이 이 협정의 효력발생을 위하여 자기의 법에 따르는 필요한 절차들을 리행하였다는것을 외교각서로 계약상대방에게 마지막으로 통지한 날부터 효력을 가진다.

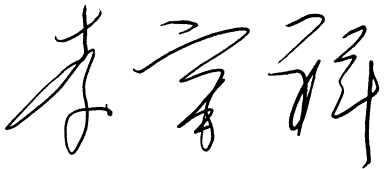
이 협정은 2008년 6월 17일 평양에서 중어, 조선어, 영어로 2부씩 작성되었다. 세 원문들은 모두 동등한 효력을 가진다. 해석에서 차이가 생기는 경우 영문에 준한다.

중화인민공화국

조선민주주의인민공화국

정부의 위임에 의하여

정부의 위임에 의하여



중화인민공화국
민용항공국 국장
리 가 상

조선민주주의인민공화국
민용항공총국 총국장
강 기 섭

부 록 1

1. 중화인민공화국 정부의 지정된 항공회사가 운영하는 합의된 항로들의 항로지점은 왕복으로 다음과 같다.

출발지	중간지점들	목적지	차후지점
베이징	중화인민공화국이 선택하는 두개의 지점들	평양 그리고 선택하는 하나의 지점	중화인민공화국이 선택하는 두개의 지점들

2. 조선민주주의인민공화국 정부의 지정된 항공회사가 운영하는 합의된 항로의 항로지점은 왕복으로 다음과 같다.

출발지	중간지점들	목적지	차후지점
평양	조선민주주의 인민공화국이 선택하는 두개의 지점들	베이징, 심양 그리고 선택하는 다른 하나의 지점	방코크와 조선민주주의인민공화국이 선택하는 다른 하나의 지점

3. 계약쌍방의 지정된 항공회사는 항로운영이 항공회사를 지정한 계약일방의 령역에서 시작 혹은 끝나는 조건에서 자기의 결심에 따라 임의의 항로나 모든 항로들에서 규정된 항로지점에 있는 임의의 지점 혹은 지점들을 생략할수 있다.

부 록 2

1. 지정된 항공회사 혹은 다른 항공회사들이 계약상대방의 영역으로, 영역으로부터 혹은 그를 통과하는 비정기항로를 운영하려고 한다면 그를 위한 신청은 계약상대방의 항공당국에 제출될수 있다. 위에서 지적된 항공당국은 비정기항로운영과 관련한 자체의 규정들에 따라 그러한 신청을 지연없이 처리한다. 신청은 제안된 비행날자보다 최소한 로동일 3 일전에 제출되어야 하며 비행운영은 승인을 받은 조건에서만 진행될수 있다.
2. 계약쌍방의 지정된 항공회사는 수송수요에 따라 규정된 항로지점에서 보충항로(들)의 운영신청을 진행할수 있으며 그러한 항로(들)를 위한 신청은 늦어도 항공기가 리륙하기 로동일 3 일전에 계약상대방의 항공당국에 제출한다. 그러한 항로(들)는 승인을 받은 조건에서만 운영될수 있다.