

No. 40611

**Israel
and
Republic of Korea**

Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Republic of Korea for air services between and beyond their respective territories (with annex). Seoul, 15 December 1994

Entry into force: *22 July 1997 by notification, in accordance with article 19*

Authentic texts: *English, Hebrew and Korean*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Israel, 1 October 2004*

**Israël
et
République de Corée**

Accord entre le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République de Corée relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Séoul, 15 décembre 1994

Entrée en vigueur : *22 juillet 1997 par notification, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *anglais, hébreu et coréen*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Israël, 1er octobre 2004*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR
SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the State of Israel, and the Government of the 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 seventh day of December, 1944;

Acknowledging the importance of air transport as a means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between the peoples of the two countries;

Desiring to promote the development of air transport between the two countries and to continue to the fullest extent the international cooperation in this field; and

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as otherwise provided herein:

a. the term "The Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

b. the term, "aeronautical authorities" means, in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and in the case of the Republic of Korea, the Minister of Transportation or in both cases any person or body authorized to perform any functions exercised by the said authorities;

c. the term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services as specified in the Annex of this Agreement in accordance with Article 3 of this Agreement;

d. the term "territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention and the term "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" has the meaning specified in Article 96 of the Convention;

e. the term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;

f. the term "agreed services" means the international air services performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;

g. the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions 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;

h. the term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period of time and of route or section of a route;

i. the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement, and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise explicitly provided.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airline to establish and operate scheduled international air services routes specified in the Annex to this Agreement.

2. Subject to the provisions of this Agreement the designated airline of each Contracting Party shall enjoy the following privileges:

- a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- c) while operating the agreed services on the specified routes, to take up and put down passengers, cargo and mail at any point on the specified routes, subject to the provisions contained in the Annex to this Agreement.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation of Airlines

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 routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline the appropriate operating authorization.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the designated airline of 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 op-

eration of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

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

5. The airline designated and authorized in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article may begin to operate the agreed services, provided that the capacity is regulated under Article 9 of this Agreement and that tariffs established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement are in force in respect of those services.

Article 4. Revocation and Suspension of Rights

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

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; 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) in any case where the airline otherwise fails to comply with the provisions of this 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 by each Contracting only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. Exemption from Customs Duties and Similar Charges

1. Aircraft operating on international services by the designated airline of the Contracting Parties, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be reciprocally exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported..

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Contracting Party, with the exception of charges corresponding to the service performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in the agreed services of the other Contracting Party;

b) spare parts, including engines, brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on services by the designated airline of the other Contracting Party.

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies destined to supply aircraft operated on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party, even when those supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. Materials referred to in subparagraphs (a), (b) and (c) of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 6. Applicability of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into or departure from its territory of an aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from, and while within, the territory of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in, transit through or departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as those concerning the formalities of entry and exit, of emigration and immigration, customs, currency, medical and quarantine measures shall be applied to the passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while within the territory of the first Contracting Party.

Article 7. Establishment of Airline Representative Offices

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services, in accordance with the laws and regulations of the Contracting Parties.

2. These staff may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of the Contracting Party.

3. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in any currency, in accordance with the respective applicable national laws or regulations.

Article 8. Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 9. Capacity Regulations

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 all or part of the same routes.

3. On any specified route the capacity provided by the designated airline of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airline of the other Contracting Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

4. The agreed services provided by the designated Contracting Party shall have as their primary provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airline. The carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be of supplementary character.

5. The right of such airline to carry traffic between points of the specified routes located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised in accordance with the stipulations of the Annex and in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:

- a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- b) the traffic demand existing in the areas through which the agreed services pass, taking account of local and regional air services; and
- c) the requirements of through airline operation.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs on any agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including user interest, cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes.

2. The tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions:

a) The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate fixing machinery of the International Air Transport Association.

b) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties as may be required by the laws and practices of the respective Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

c) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 2(b) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 2(b), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

d) If a tariff cannot be agreed upon in accordance with provisions of paragraph 2(a) of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 2(c) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authorities notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2(c) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall try to determine the tariff by mutual agreement.

e) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 2(b) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 2(d) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

3. 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 would otherwise have expired.

Article 11. Transfer of Revenues

Based on the principles of reciprocity, each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by the airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, in any freely convertible currencies, in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article 12 Provision of Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, 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 airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the points of embarkation and disembarkation of such traffic.

Article 13. Consultation

It is the intention of both Contracting Parties that there shall be frequent consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfillment of this Agreement.

Article 14. 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 endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given, including any interim recommendation made under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit or revoke any right which it has granted by virtue of this Agreement.

Article 15. Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on 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, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal, on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, or any other convention on aviation security to which both Contracting Parties shall become members.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft; and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, 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 and they shall require that operators of aircraft of their registry, or 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.

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

Article 16. Amendment

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, it may at any time request consultation with the other Contracting Party. Such

consultations may be through discussions or by correspondence, and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request. Any amendment so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Amendments of the Annex may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into effect when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. If a general multilateral convention or agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 17. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 18. Registration

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

Article 19. Entry into Force

This Agreement shall enter into force at the date on which both Contracting Parties give written notification to each other, by exchange of diplomatic notes, that their respective internal requirements for entry into force have been fulfilled.

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

Done at Seoul on this 12 day of Tevet 5755 which corresponds to the 15 of December 1994 in duplicate in the Korean, Hebrew and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Israel :

ASHER NAIM

For the Government of the Republic of Korea :

HAN SONJ JO

ANNEX

SECTION 1

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Republic of Korea;

Points of Origin: Seoul

Intermediate Points: two points to be nominated by Korean side

Points of Destination: Tel Aviv

Points beyond: two points to be nominated by Korean side

SECTION 2

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the State of Israel;

Points of Origin: Tel Aviv

Intermediate Points: two points to be nominated by Israeli side

Points of Destination: Seoul

Points beyond: two points to be nominated by Israeli side

NOTES :

1. The designated airlines of both Contracting Parties may, on all or any flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begin at the point of origin in the respective countries.

2. The fifth freedom traffic rights shall be exercised to and from intermediate and beyond points when agreed upon between the Aeronautical Authorities.

נספח

סעיף 1:

נתיבים שאמור להפעיל בשני הכיוונים המוביל האוירי המיועד של הרפובליקה של קוריאה;

נקודות מוצא: סיאול

נקודות ביניים: שתי נקודות שתקבענה על ידי הצד הקוריאני

נקודות היעד: תל-אביב

נקודות שמעבר: שתי נקודות שתקבענה על ידי הצד הקוריאני

סעיף 2:

נתיבים שאמור להפעיל בשני כיוונים המוביל האוירי המיועד של מדינת ישראל;

נקודות מוצא: תל-אביב

נקודות ביניים: שתי נקודות שתקבענה על ידי הצד הישראלי

נקודות היעד: סיאול

נקודות שמעבר: שתי נקודות שתקבענה על ידי הצד הישראלי

הערות

1. המובילים המיועדים של הצדדים המתקשרים רשאים, בכל הטיסות או בחלקן, לפסוח על אחת מהנקודות הנ"ל, בתנאי שהשירותים המוסכמים בנתיב מתחילים בנקודת המוצא באחת מהארצות בהתאמה.
2. זכויות החופש החמישי יופעלו אל נקודות הביניים ונקודות שמעבר ומהן, כאשר יוסכם על כך בין רשויות החנופה.

סעיף 18
דישום

הסכם זה וכל התיקונים בו יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 19
כניסה לתוקף

הסכם זה ייכנס לתוקף בתאריך שבו ימסרו שני הצדדים המתקשרים הודעות בכתב זה לזה, בחילופי איגרות דיפלומטיות, שהודישות הפנימיות שלהם לכניסה לתוקף בכל אחת מהן מולאו.

ולראיה, החתומים מטה, שהוסמכו לכך כיאות איש ע"י ממשלתו, חתמו על הסכם זה.

עשה ב- 8.11.01, ביום י"ב קט"ז התשנ"ה, שהוא ה- 15 במרץ 1994
שני עותקי מקור בשפות עברית, קוריאנית ואנגלית, לכל הנוסחים ג"ן מקור שווה.
מקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלת הרפובליקה של קוריאה

בשם ממשלת מדינת ישראל

4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה המוזכרות בס"ק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשבח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח שיינקטו כפועל אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וצידה לכלי טיס, לפני העלייה או ההטענה ובמהלכן. כל צד מתקשר ישקול גם, ברוח אוהדת, כל בקשה של הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.
5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או מעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותן כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני תעופה, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.

סעיף 16
תיקון

1. אם ייראה לאחד מן הצדדים המתקשרים כרצוי לתקן הוראה מהוראות הסכם זה, הוא דשאי לבקש בכל עת התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור ניתן לקיים בדיונים או בהתכתבות, והן יחלו בתוך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלת הבקשה. כל התיקונים שיוסכם עליהם בדרך זו ייכנסו לתוקף עם אישורם בחילופי איגרות דיפלומטיות.
2. תיקונים כנספח להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של שני הצדדים המתקשרים והם ייכנסו לתוקף עם אישורם בחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. אם אמנה כללית רב צדדית או הסכם כללי רב צדדי בנוגע להובלה אווירית ייכנסו לתוקף ביחס לשני הצדדים המתקשרים, הסכם זה יתוקן כך שיעלה בקנה אחד עם הוראות האמנה או ההסכם האמורים.

סעיף 17
סיום

כל צד מתקשר דשאי בכל עת למסור הודעה בכחב בציונורות הדיפלומטיים לצד המתקשר האחר על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו בזמן לארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

במקרה זה, יגיע הסכם זה לסימו שנים-עשר (12) חודשים אחרי תאריך לבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם ההודעה על הסיום מבוטלת בהסכם לפני תום פרק זמן זה בהעדר אישור קבלה ע"י הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה ארבעה-עשר (14) יום אחרי קבלת ההודעה ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

2. אם לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר בנושא ומתן, דשאים הם להסכים להעביר את המחלוקת להכרעתו של אדם או גוף כלשהו; אם אין הם מסכימים על כך, ניתן להביא את המחלוקת, לבקשתו של צד מתקשר, להכרעתו של בית-דין של שלוש בוררים, שמהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה ע"י השניים שמונו כך. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימונה בדרך תקופה של שישים (60) יום מתאריך קבלתה ע"י אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה בצינוורות הדיפלומטיים המבקשת בוררות במחלוקת, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) יום. לא עלה בידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות בדרך התקופה שנקבעה, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה שנקבעה, אפשר שנשיא מועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית ימונה, לבקשת צד מתקשר, בדרך או בוררים, לפי המקרה. במקרה האמור, הבורר השלישי יהיה אזרח מדינה שלישית ויפעל כנשיא בית-הדין לבוררות.
3. הצדדים המתקשרים ימלאו אחר כל החלטה שניתנה, לדבות כל המלצת ביניים שניתנה לפי ס"ק 2 לסעיף זה.
4. אם וכל עוד צד מתקשר או מוביל אווירי מיועד של צד מתקשר אינו ממלא אחר דרישות ס"ק 3 לסעיף זה, הצד המתקשר האחר דשאי להגביל או לשלול כל זכות שהעניק מכוח הסכם זה.

סעיף 15
בטחון

1. בהתאם לזכויותיהם ולהתחייבויותיהם לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים שבים ונותנים תוקף לכך שמחויבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה. בלי להגביל את כלליות הזכויות וההתחייבויות לפי המשפט הבינלאומי, הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשים מסוימים אחרים המבוצעים בכלי טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-חוקיים בנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988; או כל אמנה אחרת בדבר בטיחות התעופה ששני הצדדים יהיו חברים בה.
2. הצדדים המתקשרים יעניקו זה לזה, לפי בקשה, את כל הסיוע הדרוש למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני תעופה, וכל איום אחר על בטיחות התעופה האזרחית.
3. במסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, במידה שאותן הוראות בטיחות ישימות לגבי הצדדים המתקשרים; והם יחייבו מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלם, או מפעילים של כלי טיס שמקום עסקם הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעילים של נמלי אוויר שכשטח ארצם, לנהוג בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.

סעיף 11
העברת הכנסות

בהתבסס על עקרון ההדדיות, כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר את הזכות להעביר את עודפי התקבולים על ההוצאות שצבר המוביל האווירי כשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון בקשר להובלת נוסעים, דואר ומטען, ככל מטבע הניתן להמדה חופשית, בהתאם לתקנות מטבע החוץ שבתוקף.

סעיף 12
אספקת נתונים סטטיסטיים

רשויות התעופה של צד מתקשר אחד תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתו, נתונים סטטיסטיים תקופתיים או אחרים ככל שיידרשו באופן סביר לצורך פיקוח על הקיבולת שמספק המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר הראשון בשירותים המוסכמים. ההצהרות האמורות תכלולנה את כל המידע הדרוש לקביעת כמות התנועה שמוביל אותו מוביל אווירי בשירותים המוסכמים ונקודות ההעלאה וההורדה של התנועה האמורה.

סעיף 13
התייעצויות

כוונתם של שני הצדדים המתקשרים היא שתחיימנה התייעצויות תכופות בין רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים על מנת להבטיח שיתוף פעולה הדוק בכל העניינים המשפיעים על יישום הסכם זה.

סעיף 14
יישוב מחלוקות

1. אם תתעורר מחלוקת כלשהי בין הצדדים המתקשרים בנוגע לפירושו של הסכם זה או ליישומו, ישתדלו הצדדים המתקשרים בראש ובראשונה ליישב אותה במשא ומתן.

סעיף 10
תעריפים

1. התעריפים בשירותים המוסכמים ייקבעו ברמות סבירות, תוך הווייחוסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים לדבר, לרבות עניין המשתמשים, עלויות הפעלה, רווח סביר, והתעריפים של מובילים אוויריים אחרים בכל חלק מהנתיבים המפורטים.
2. התעריפים ייקבעו כהתאם להוראות הבאות:
 - א. התעריפים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, יחד עם שיעורי דמי העמילות המשמשים בקשר אליהם, יוסכמו, אם הדבר אפשרי, ביחס לכל אחד מהנתיבים המפורטים ולחלקים מהם בין המובילים האוויריים המיועדים הנוגעים לדבר, וההסכמה האמורה תושג, מקום שהדבר אפשרי, כאמצעות המנגנון הבינלאומי לחישוב תעריפים של האיגוד הבינלאומי לתעופה אזרחית.
 - ב. התעריפים שהוסכם עליהם בדרך זו יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים כפי שעשוי להידרש ע"י החוקים והנהלים של כל אחד מהצדדים המתקשרים לפחות שישים (60) יום לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים, ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.
 - ג. אישור זה ניתן להעניק במפורש. לא הביעה רשות תעופה התנגדות בתוך שלושים (30) יום מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 2 (ב) לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלה כאילו אושרו. במקרה של קיצור פרק הזמן להגשה, לפי הוראות ס"ק 2 (ב), רשאיות רשויות התעופה להסכים שפרק הזמן שבתוכו יש להודיע על אי הסכמה יהיה פחות משלושים (30) ימים.
 - ד. אם אי אפשר להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 (א) להסכם זה, או אם במשך פרק הזמן בד ההחלה לפי ס"ק 2 (ג) לסעיף זה, רשות תעופה אחת מוסרת לרשות התעופה האחרת הודעה על אי הסכמה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2 (ג) לסעיף זה, ישתדלז רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הדדית.
 - ה. אם אין רשויות התעופה יכולות להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להן בהתאם לס"ק 2 (ב) לסעיף זה, או על קביעת תעריף כלשהו כמפורט בס"ק 2 (ד) לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 14 להסכם זה.
 - ו. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקף עד שייקבע תעריף חדש. ואולם לא יוארך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר משנים-עשר (12) חודשים אחרי התאריך שבו היה תוקפו אמור לפוג.

סעיף 8
הכרה בתעודות וברישיונות

1. תעודות על כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י צד מתקשר, יוכרו כמקפים ע"י הצד המתקשר האחר במשך תקופת היותם בתוקף.
2. אולם כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתקפות של תעודות הכשירות והרישיונות שהוענקו לאזרחיו או קיבלו תוקף עבורם למטרת טיסה מעל שטח ארצו, ע"י הצד המתקשר האחר או מדינה אחרת כלשהי.

סעיף 9
תקנות קיבולת

1. למובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. בהפעילו את השירותים המוסכמים, יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר בחשבון את ענייניו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לבל ייפגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון באותם נתיבים או בחלקים מהם.
3. בכל נתיב מפורט, הקיבולת שיספקו המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד, יחד עם הקיבולת שיספק המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, תתקיים ביחס סביר לדרישות הציבור לתחבורה אווירית באותו נתיב.
4. השירותים המוסכמים שמספק המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר, יעדם העיקרי יהיה אספקה, במקדם תפוסה סביר, של קיבולת המתאימה לדרישות התנועה הקיימות והחזויות אל שטח ארצו של הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי וממנו. הובלת תנועה שמעלים או מורידים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר מנקודות בנתיבים המפורטים שבשטחי ארצותיהן של מדינות חוץ מזו המועידה את המוביל האווירי ואליהן, תהיה בעלת אופי נוסף.
5. זכותו של המוביל האווירי האמור להוביל תנועה בין נקודות בנתיבים המפורטים הנמצאות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר ונקודות בארצות שלישות תמומש בהתאם להוראות הקבועות בנספח ולטובת ההתפתחות המסודרת של תחבורה אווירית בינלאומית באופן שהקיבולת תהיה קשורה:
 - א. לדרישות התנועה אל שטח ארצו של הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי ואליו;
 - ב. לדרישות התנועה הקיימות באזורים שבהם עוברים השירותים המוסכמים, תוך התחשבות בשירותים אוויריים מקומיים ואזוריים;
 - ג. לדרישותיה של הפעלת מוביל אווירי במעבר.

סעיף 6
החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס העוסקים בתעופה בינלאומית, או טיסות של כלי טיס כאמור מעל לאותו שטח ארץ, יחולו על כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון, בשהותם בו או ביציאתם ממנו, והם ימלאו אחריהם.
2. חוקיו ותקנותיו של צד מתקשר אחד הנוגעים לכניסה, שהות, מעבר או יציאה של נוסעים, צוות, מטען ודואר, כגון אלה הנוגעים לנוהלי כניסה ויציאה, הגירה, מכס, מטבע ואמצעי תברואה והסגר, יחולו על הנוסעים, הצוות, המטען או הדואר המובלים בכלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר בעודם בשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון.

סעיף 7
הקמת משרדי ייצוג של מובילים אוויריים

1. המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר את נציגיו ואת הסגל המסחרי, המבצעי והטכני כפי שנדרש בקשר להפעלת השירותים המוסכמים, בהתאם לחוקים ולתקנות של הצדדים המתקשרים.
2. את הביקוש לסגל ניתן למלא, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, ע"י כוח האדם שלו-עצמו, או ע"י שימוש בשירותים של אירגון, חברה או מוביל אווירי אחרים כלשהם הפועלים בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, והמורשים לבצע את השירותים האמורים בשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. כל צד מתקשר מעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר את הזכות לעסוק במכירת הובלה אווירית בשטח ארצו ישירות, וכן, לפי שיקול דעתו, באמצעות סוכניו. לכל מוביל אווירי מיועד תהיה הזכות למכור הובלה כאמור וכל אדם יהיה חופשי לרכוש הובלה כאמור בכל מטבע, בהתאם לחוקים הלאומיים או לתקנות הלאומיות בני ההחלה של כל צד.

סעיף 5
פטור מדמי מכס ומהיטלים דומים

1. כלי טיס המופעלים בשירותים בינלאומיים ע"י המוביל האווירי המיועד של הצדדים המתקשרים, וכן הציוד הרגיל שלהם, החלפים, מלאי הדלק והסיכה, ואספקה למטוסים (לרבות מזון, משקאות וטבק) על סיפון כלי הטיס האמור יהיו פטורים הדדית מכל דמי מכס, אגרות ביקורת והיטלים דומים אחרים עם הגיעם לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר בהתאם להוראות החוקים והתקנות שבתוקף אצל כל צד מתקשר, ובלבד שהציוד והאספקה האמורים יישארו על סיפון כלי הטיס עד למועד שבו ייוצאו מחדש.
 2. כן יהיה פטור מאותם היטלים, אגרות ותשלומים, בהתאם להוראות החוקים והתקנות שבתוקף אצל כל צד מתקשר, למעט ההיטלים על השירות שבוצע:
 - א. אספקה לכלי טיס שהועלתה על הסיפון בשטח ארצו של צד מתקשר, במסגרת המגבלות שנקבעו ע"י הרשויות המוסמכות של הצד המתקשר האמור, ולשימוש על ספון כלי טיס העוסק בשירותים המוסכמים של הצד המתקשר האחר;
 - ב. חלפים, לרבות מנועים, שהובאו לשטח ארצו של כל צד מתקשר, לשם תחזוקה או תיקונים של כלי טיס שהמוביל האווירי של הצד המתקשר האחר משתמש בהם בשירותים המוסכמים;
 - ג. דלק, חומרי סיכה ואספקה טכנית מתאכלת המיועדת כאספקה לכלי טיס שהמוביל האווירי של הצד המתקשר האחר מפעיל בשירותים המוסכמים, גם כאשר האספקה האמורה מיועדת לשימוש בחלק המסע המבוצע מעל שטח ארצו של הצד המתקשר שבו היא מועלית על הסיפון.
- ניתן לדרוש שחומרים המאוזכרים בתת-ס"ק (א), (ב) ו-(ג) לסעיף זה יוחזקו תחת פיקוח או ביקורת של המכס.
3. את הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים על סיפון כלי הטיס של צד מתקשר, ניתן לפרוק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר דק באישור שלטונות המכס של אותו צד מתקשר אחר. במקרה האמור, ניתן לשימש תחת פיקוח השלטונות האמורים עד למועד ייצואם מחדש או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.

3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר שיניח את דעתן כי הנו ממלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וסביר על הפעלת שירותי תעופה בינלאומיים ע"י הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.
4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב לקבל הועדה של מוביל אווירי, או לסרב להעניק את היתר ההפעלה המוזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל אותם תנאים שיראה כהכרחיים למימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה ע"י המוביל האווירי המיועד, בכל מקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונים בידי הצד המתקשר המועיד את המוביל האווירי, או בידי אחריו.
5. המוביל האווירי שיועד והוסמך בהתאם להוראות ס"ק 1 ו-2 לסעיף זה רשאי להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים, וכלבד שהקיבולת מוסדרת לפי סעיף 9 להסכם זה ושהתעריפים שנקבעו בהתאם להוראות סעיף 10 להסכם זה הנם בתוקף ביחס לאותם שירותים.

סעיף 4

שלילה והתלייה של זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול היתר הפעלה או להתלות את מימוש הזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה שניתנו למוביל האווירי שהועיד הצד המתקשר האחר, או לאכוף תנאים שיראו לו נחוצים לשם מימוש זכויות אלה:
 - א. בכל מקרה שלא נחה דעתו שהבעלות העיקרית והשליטה המעשית על המוביל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי או בידי אחריו של צד מתקשר כאמור; או
 - ב. במקרה שהמוביל האווירי האמור לא מילא אחר החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה; או
 - ג. בכל מקרה שהמוביל האווירי האמור אינו ממלא מסיבה אחרת אחר הוראות הסכם זה.
2. אם אין הכרח מידי לשלול, להתלות או לאכוף לאלתר תנאים כמפורט בס"ק 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרות נוספות של חוקים או תקנות, הזכות האמורה תמומש ע"י כל צד מתקשר רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר.

- ז. המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען; והתנאים שלפיהם מוחלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים של עמילות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תגמולים ותנאים להובלת דואר;
- ח. המונח "קיבולת", בזיקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו קיבולת של כלי טיס המופעלים בשירותים האמורים, כפול התדירות שכלי טיס כאמור מופעל בה במשך פרק-זמן נתון בנתיב או בקטע מנתיב.
- ט. המונח "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או כפי שתוקן בהתאם להודאה סעיף 16 להסכם זה. הנספח מהווה חלק בלתי נפרד מהסכם זה, וכל ההתייחסויות להסכם תכלולנה התייחסויות לנספח אלא מקום שיש הוראות אחרות מפורשות.

סעיף 2
הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם הנוכחי על מנת לאפשר למוביל האווירי המיועד שלו להקים ולהפעיל שירותים אוויריים בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכם.
2. בכפוף להוראות הסכם זה, ייהנה המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר מהזכויות הבאות:
 - א. לטוס ללא חנייה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;
 - ב. לערוך חניות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה; וכן
 - ג. בעת הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים, להעלות ולהוריד נוסעים, מטען ודואר בכל נקודה בנתיבים המפורטים, בכפוף להוראות הכלולות בנספח להסכם זה.
3. אין בס"ק 2 לסעיף זה דבר אשר ייחשב כמעניק למוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את זכות היתר להעלות בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען ודואר, המובלים למטרות רווח או בשכירות ומיועדים לנקודה אחרת בשטח הצד המתקשר האחר.

סעיף 3
הועדת מובילים אוויריים

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בהודעה בכתב לצד המתקשר האחר מוביל אווירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים.
2. עס: קבלת הודעה על הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר בלא עיכוב, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לסעיף זה, את היתר ההפעלה המתאים למוביל האווירי המיועד.

ממשלת מדינת ישראל, וממשלת הרפובליקה של קוריאה, (שתיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים");

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

בהכירן בחשיבות ההובלה האווירית כאמצעי ליצירה ולשימור של ידידות, הבנה ושיתוף פעולה בין עמי שתי הארצות;

ברצותן לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין שתי הארצות, ולהמשיך במלוא ההיקף את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה; וכן

ברצותן לעשות הסכם להפעלת שירותים אוויריים בין שתי ארצותיהם ומעבר להם;

הסכימו לאמור:

סעיף 1
הגדרות

לעניין פרשנות להסכם והחלחו, זולת אם נקבע אחרת:

- א. המונה "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי ברצמבר 1944, לדבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואתם נספחים ותיקונים נכנסו לתוקף או אושרו ע"י שני הצדדים המתקשרים;
- ב. המונח "רשויות תעופה" פירושו, במקרה של ישראל, שר התחבורה, ובמקרה של הרפובליקה של קוריאה, שר התחבורה, או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו כיאות למלא את התפקידים המוטלים על הרשויות האמורות;
- ג. המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו מוביל אווירי שכל צד מתקשר הועיד לשם הפעלת השירותים המוסכמים, כמפורט בנספח להסכם זה ובהתאם לסעיף 3 להסכם זה;
- ד. המונח "שטח ארץ" תהיה המשמעות המפורטת בסעיף 2 לאמנה, ולמונחים "שירותים אוויריים", "שירותים אוויריים בינלאומיים", "מוביל אווירי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", משמעות כמפורט בסעיף 96 לאמנה;
- ה. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם זה;
- ו. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו השירותים האוויריים הבינלאומיים שמבצע כלי טיס בהובלה ציבורית של נוסעים, מטען ודואר שאפשר להפעיל, לפי הוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם

בין

ממשלת מדינת ישראל

לבין

ממשלת הרפובליקה של קוריאה

בדבר שירותים אוויריים בין שטחי ארצותיהם ומעבר להם

[KOREAN TEXT — TEXTE CORÉEN]

이스라엘국 정부와 대한민국 정부간의
각차의 영역간 및 그 이원의 항공입무에 관한 협정

이스라엘국 정부와 대한민국 정부(이하, “채약당사자”라 한다)는,

1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약의 당사자로서,

양국 국민간의 우호와 이해 및 협력을 창조하고 유지하기 위한 수단으로서 항공운송의 중요성을 인식하고,

양국간 항공운송의 발전을 증진하며 동 분야에서의 최대한의 국제적 협력을 지속하기를 희망하고,

각자의 영역간 및 그 이원의 항공업무의 개설 및 운영을 위한 협정의 체결을 희망하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 정의

달리 규정되는 경우를 제외하고는, 이 협정의 해석과 적용의 목적상,

가. “협약”이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약을 말하며, 또한 협약 제90조의 규정에 의하여 채택된 부속서와 동 협약 제90조 및 제94조의 규정에 의한 부속서 또는 협약의 개정중 양 채약당사자에 대하여 유효하거나 양 채약당사자에 의하여 비준된 것을 포함한다.

나. “항공당국”이라 함은 이스라엘국의 경우에는 교통부장관, 대한민국의 경우에는 교통부장관, 또는 양국 공히 성기 당국에 의하여 현재 행사되는 어떤 기능을 수행하는 권한을 부여받은 개인 또는 기관을 말한다.

- 다. “지정항공사”라 함은 이 협정 부속서에 규정된 합의편 업무를 운영하기 위하여 각 계약당사자가 이 협정 제3조에 따라 지정한 항공사를 말한다.
- 라. “영역”은 협약 제2조에서 부여된 의미를 가지며, “항공입부”·“국제항공입부”·“항공사” 및 “비운수목적착륙”은 협약 제96조에서 각기 부여된 의미를 가진다.
- 마. “특정노선”이라 함은 이 협정 부속서상으로 개설되거나 개설될 예정인 노선을 말한다.
- 바. “합의된 입부”라 함은 이 협정의 규정에 따라 특정노선에서 운영될 수 있는 승객, 화물 및 우편물의 공공운송을 위하여 항공기에 의해 행해지는 국제항공입부를 말한다.
- 사. “운임”이라 함은 승객, 수하물 및 화물의 수송을 위하여 지불되는 요금과 그러한 요금이 적용되는 조건을 말하며, 대리점 및 기타 부수직 입부에 대한 요금과 조건을 포함하나 우편물 운송에 대한 보수와 조건은 제외된다.
- 아. 합의된 입부와 관련하여 “수송력”이라 함은 동 입부에 사용되는 항공기의 수송력에, 일정기간 및 노선의 전부 또는 일부에 운항되는 동 항공기의 운항횟수를 곱한 것을 말한다.
- 자. “부속서”라 함은 이 협정의 부속서 또는 이 협정 제16조의 규정에 의하여 개정된 부속서를 말한다. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 이루며, 협정이라고 할 때에는 달리 명시적으로 규정된 경우를 제외하고는 부속서를 포함한다.

제 2 조
제권리의 부여

1. 각 계약당사자는 타방 계약당사자에게 대하여 타방 계약당사자의 지정 항공사가이 협정의 부속서에 규정된 노선에서 정기국제항공인무를 개설하고 운영할 수 있도록 이 협정에 규정된 권리를 부여한다.
2. 이 협정의 제 규정에 따른 것을 조건으로, 각 계약당사자의 지정항공사는 다음의 권리를 가진다.
 - 가. 타방 계약당사자 영역을 통과하는 무착륙 비행
 - 나. 타방 계약당사자 영역인에서의 비운수목적의 착륙
 - 다. 특정 노선상에서 합의된 업무를 운영함에 있어 이 협정의 부속서에 포함된 규정에 따른 것을 조건으로, 특정노선상의 제 지점에서 승객·화물 및 우편물의 적재 및 하륙
3. 이 조 제2항의 어떠한 규정도 유상 또는 전세로 운송되고 타방 계약당사자의 영역안의 다른 지점을 목지지로 하는 승객·화물 또는 우편물을 동 타방 계약당사자의 영역안에서 적재할 수 있는 권리를 일방 계약당사자의 지정항공사에 부여하는 것으로 간주되지 아니한다.

제 3 조
항공사의 지정

1. 각 계약당사자는 타방 계약당사자에게 특정노선에서 합의된 업무를 운영할 목적으로 1개의 항공사를 서면으로 지정할 권리를 가진다.
2. 그러한 지정을 접수하는 즉시 타방 계약당사자는 이 조 제3항 및 제4항의 규정에 따른 것을 조건으로 하여 동 지정항공사에 대하여 지체없이 직질한 운항허가를 부여한다.

3. 일방 계약당사자의 항공당국은 타방 계약당사자의 지정항공사에 대하여 동 항공당국이 협약의 재규정에 따라 통상적으로 그리고 합리적으로 국제항공업무의 운영에 직용하는 법령에 의하여 규정된 조건들을 동 지정 항공사가 이행할 능력이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

4. 각 계약당사자는 지정항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사를 지정하는 계약당사자 또는 동 계약당사자의 국민에 속하여 있음을 확신하지 못하는 경우에는, 항공사 지칭의 수락 또는 이 조 제2항에 규정된 운항허가의 부여를 거부하거나 동 지정항공사가 이 협정 제2조에 규정된 권리를 행사하는데 필요한 것으로 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

5. 이 조 제1항 및 제2항의 규정에 따라 지정되고 허가된 항공사는 수송력이 이 협정 제9조의 규정에 의하여 규제되고 제10조의 규정에 따라 설정된 운임이 합의된 업무에 대하여 유효하게 되는 경우, 그러한 합의된 업무의 운영을 시작할 수 있다.

제 4 조 재권리의 취소 및 정지

1. 각 계약당사자는 다음의 경우 운항허가를 취소하거나 타방 계약당사자에 의하여 지정된 항공사가 이 협정 제2조에 규정된 권리를 행사하는 것을 정지하거나 그러한 권리행사에 필요한 것으로 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

- 가. 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사를 지정하는 계약당사자 또는 동 계약당사자의 국민에게 속하여 있음을 확신하지 못하는 경우, 또는
- 나. 상기 권리를 부여하는 계약당사자의 법령을 항공사가 준수하지 못하는 경우, 또는
- 다. 항공사가 기타 이 협정의 규정을 준수하지 못하는 경우

2. 이 조 제1항에 규정된 즉각적인 취소·정지 또는 조건의 부과가 더 이상의 법령집행을 방지하기 위하여 꼭 필요하지 아니하는 한, 그러한 권리는 타방 계약당사자와 협의한 후에만 각 계약당사자에 의하여 행사된다.

제 5 조
관세 및 유사부과금의 면제

1. 계약당사자의 지정항공사에 의하여 국제항공입부에 운임되는 항공기와 동 항공기에 직계된 장규장비·부품·연료 및 운환유 공급품과 항공기 저장품(식품·음료 및 담배 포함)은 타방 계약당사자의 영의에 반입시, 동 장비와 공급품이 재반출되는 때까지 항공기에 직계되어 있는 한, 각 계약당사자의 유효한 법령규정에 따라 모든 관세, 검사료 및 기타 유사한 부과금으로부터 상호주의에 따라 면제된다.

2. 제공된 서비스에 상응하는 부과금을 제외하고는, 각 계약당사자의 유효한 법령규정에 따라 다음 경우에도 동일한 관세·검사료 및 부과금이 면제된다.

- 가. 일방 계약당사자의 권한있는 당국이 설정한 범위안에서, 합의된 업무에 종사하는 타방 계약당사자의 항공기상에 사용될 목적으로 일방 계약당사자의 영의인에 직계되는 항공기 저장품
- 나. 타방 계약당사자의 지정항공사가 합의된 입부에 사용하는 항공기의 정비 또는 보수를 위하여 일방 계약당사자의 영의으로 반입하는 엔진등의 부품
- 다. 타방 계약당사자의 지정항공사가 합의된 입부의 운영에 종사하는 항공기에 공급하기 위한 연료, 운환유 및 소모성 기술 공급품, 이 경우 연료, 운환유 및 소모성 기술공급품이 직계된 계약당사자 영의상공의 운항구간에 사용되는 경우도 포함된다.

이 항공기, 나 및 다호에 규정된 물품은 세관의 감시 또는 통제에 따라 보관하도록 요구될 수 있다.

3. 일방 계약당사자의 항공기상에 탑재된 징규항공장비·물품 및 공급품은 타방 계약당사자 세관당국의 허가가 있는 경우에 한하여 동 타방 계약당사자의 영역인에 하륙될 수 있다. 그러한 경우 동 장비·물품 및 공급품은 제반출되거나 세관규정에 따라 달리 처분되는 때까지 상기 세관당국의 감시하에 둘 수 있다.

제 6 조 법령의 적용

1. 국제항행에 종사하는 항공기의 자국영역에의 입출국 또는 동 항공기의 자국영역 상공비행을 규율하는 일방 계약당사자의 법령은 타방 계약당사자의 지정항공사의 항공기에 적용되며, 또한 진기 계약당사자 영역에의 입출국시 및 체류중에 동 항공기에 의하여 준수되어야 한다.

2. 승객·승무원·화물 또는 우편물의 자국영역에의 입국·체류·통과 또는 출국을 규율하는 입출국·이민·세관·통화·의료 및 검역조치의 절차와 같은 일방 계약당사자의 법령은 타방 계약당사자 지정항공사의 항공기가 진기 계약당사자 영역인에 있는 동안 동 항공기에 의하여 운송되는 승객·승무원·화물 또는 우편물에 적용된다.

제 7 조 항공사 지사 설치

1. 일방 계약당사자의 지정항공사는 상호주의에 기초하여 계약당사국자의 법령에 따라 타방 계약당사자 영역안에서 합의된 업무를 운영하는데 요구되는 대표 및 영입·관리·기술지원을 유지하는 것이 허용된다.

2. 이러한 직원은 지정항공사의 의견에 따라, 자체요원이나 타방 계약당사자 영의안에서 운영중인 다른 조직, 회사 또는 항공사의 업무 이용을 통하여 입무수행에 협조를 받을 수 있으며, 타방 계약당사자의 영의안에서 동일입무를 수행하도록 허가될 수 있다.

3. 각 계약당사자는 타방 계약당사자의 지정항공사에게 자국의 영역안에서 직접 또는 자체판단에 따라, 대리인을 통하여 항공운송의 판매활동에 증사할 권리를 부여한다. 각 지정항공사는 각각에 적용되는 법령에 따라 상기 항공운송을 판매할 권리를 가지며, 누구나 어느 통화로든 동 항공운송을 구입할 수 있다.

제 8 조 증명서 및 면허증의 인정

1. 일방 계약당사자에 의하여 발급되거나 유효한 것으로 인정되는 김항 증명서, 자격증명서 및 면허증은 그 유효기간 동안 타방 계약당사자에 의하여 유효한 것으로 인정된다.

2. 그러나, 각 계약당사자는 타방 계약당사자 또는 어타 국가에 의하여 자국 국민에게 부여되거나 자국 국민을 위하여 유효한 것으로 인정되는 자격 증명서 및 면허증을 자국 영역상공의 비행목적상 유효한 것으로 인정하지 아니할 권리를 유보한다.

제 9 조 수송력 규정

1. 양 계약당사자 지정항공사가 특정노선에서 합의된 업무를 운영함에 있어 공정하고 균등한 기회가 부여된다.

2. 각 계약당사자의 지정항공사는 합의된 업무를 운영함에 있어 타방 계약당사자의 지정항공사가 동일 노선의 전부 또는 일부에서 제공하는

업무에 부당하게 영향을 미치지 아니하도록 타방 계약당사자 지정항공사의 이익을 고려한다.

3. 특정노선에 있어 일방 계약당사자의 지정항공사가 제공하는 수송력과 타방 계약당사자의 지정항공사가 제공하는 수송력은 동 노선에서의 항공수송에 대한 공공의 요구와 합리적인 관계가 유지되어야 한다.

4. 각 계약당사자의 지정항공사에 의하여 제공되는 합의된 업무는 동 항공사를 지정하는 계약당사자의 이익을 목적지 또는 출발지로 하는 한계 및 예상되는 운송수요에 적합한 수송력을 합리적인 직재율로 공급하는 것을 일차적 목표로 한다. 타방 계약당사자의 영역안에서 적재되거나 하륙되는 것으로서 동 항공사를 지정한 국가외의 다른 국가 영역안의 특정노선상의 제지점을 목적지 또는 출발지로 하는 운송은 부차적인 것으로 한다.

5. 타방 계약당사자의 영역안에 위치한 특정노선상의 제지점과 제3국안의 제지점간을 운송하는 동 항공사의 권리는 부속시상의 규정 및 국제항공운수의 질서있는 발전에 부합되도록 행사되며 수송력은 다음사항과 연계되어야 한다.

- 가. 항공사를 지정하는 계약당사자의 이익을 목적지와 출발지로 하는 운송수요
- 나. 합의된 업무가 통과하는 지방적·지역적 항공업무를 고려한 동 지역의 운송수요
- 다. 직통항공운항 수요

제 10 조
운 입

1. 모든 합의된 업무에 관한 운입은 사용자의 이익·운영비·적정비용 및 특정노선의 일정구간에서의 다른 항공사의 운입을 포함한 모든 관련 요소를 직결히 고려하여 합리적 수준에서 결정된다.

제 11 조
수입의 송금

각 계약당사자는 타방 계약당사자의 지정항공사에 대하여 송객·우편물 및 화물의 수송과 관련하여 전기 계약당사자의 영역안에서 취득한 수입중 정비 초과분을 시행중인 외환규정에 따라 자유태환성 통화로 송금할 권리를 상호주의 원칙에 의해 부여한다.

제 12 조
통계자료의 제공

일방 계약당사자의 항공당국은 타방 계약당사자 항공국국의 요청이 있을 경우, 전기 계약당사자의 지정항공사가 합의된 입무를 위하여 제공하는 수송력을 검토하기 위하여 합리적으로 요구될 수 있는 정기직간 또는 그 밖의 다른 통계자료를 타방 계약당사국의 항공당국에 제공한다. 그러한 자료는 합의된 입무를 위하여 동 항공사가 수행하는 운송량 및 그러한 운송의 출발 및 기착지점을 결정하기 위하여 필요한 모든 정보를 포함하여야 한다.

제 13 조
협 의

계약당사자는 이 협정의 이행에 영향을 미치는 모든 문제에 있어 긴밀한 협력을 확보하기 위하여 계약당사국의 항공당국간에 수시로 협의한다.

제 14 조
분쟁의 해결

1. 계약당사자는 이 협정의 해석이나 적용과 관련하여 그들간에 발생하는 모든 분쟁을 먼저 협상을 통하여 해결하도록 노력한다.

2. 운임은 다음 규정에 따라 결정된다.

- 가. 이 조 제1항에 규정된 운임은 동 운임과 관련하여 적용되는 대리점 수수료의 요급과 함께 각각의 특정노선 및 구간에 관하여 가능한 한 관련 지정항공사들간에 합의되며, 그러한 합의는 가능한 경우 국제항공운수협회의 운임결정기구를 통하여 이루어진다.
- 나. 상기와 같이 합의된 운임은 동 운임 시행예정일부터 최소한 60일 이전에 양 계약당사자의 항공당국에 각 계약당사자의 법률 및 관례에 따라 요구될 수 있는 승인을 위하여 제출된다. 특별한 경우 동 당국간의 합의에 의하여 이 기간은 단축될 수 있다.
- 다. 동 승인은 명시적으로 부여된다. 항공당국중 어느 일방도 이 조 제2항 나호의 규정에 의하여, 제출일부 30일내에 불승인을 표명하지 아니하는 경우 동 운임은 승인된 것으로 본다. 제2항 나호의 규정에 따라 제출기간이 단축되는 경우에 항공당국은 불승인 통고기간을 30일이내로 하는데 합의할 수 있다.
- 라. 운임이 이 조 제2항가호 규정에 의하여 합의될 수 없는 경우 또는 이 조 제2항 다호에 따른 적용기간 동안 일방 항공당국이 타방 항공당국에 제2항 다호의 규정에 의하여 합의된 운임의 불승인을 통보할 경우, 양 계약당사자의 항공당국은 상호 합의에 의하여 운임을 결정하도록 노력한다.
- 마. 항공당국이 이 조 제2항 나호에 의하여 그들에게 제출된 운임이나 이 조 제2항 라호에 의한 운임의 결정에 합의하지 못하는 경우 동 분쟁은 이 협정 제14조의 규정에 따라 해결된다.
- 바. 이 조의 규정에 따라 설정된 운임은 새로운 운임이 설정될 때까지 유효하다. 그러나 운임은 이 항이 있었다면 그 효력이 종료되었을 날로부터 12월 이상은 연장되지 아니한다.

2. 계약당사자가 협상에 의한 해결에 실패하는 경우, 분쟁의 해결을 위하여 동 분쟁을 어떤 개인이나 기관에게 위임하는데 합의할 수 있다. 만약 이에 합의하지 아니하는 경우, 일방 계약당사자의 요청으로 분쟁을 해결하기 위하여 동 분쟁을 3인의 중재인으로 구성된 중재재판소에 회부할 수 있으며, 중재인은 각 계약당사자가 각 1인을 지명하고 제3의 중재인은 상기 지명된 2인에 의하여 지명된다. 각 계약당사자는 타방 계약당사자부터 외교정보를 통하여 분쟁의 중재를 요청하는 통보를 접수한 날로부터 60일 이내에 각각 중재인을 지명하여야 하며 이후 60일 이내에 제3의 중재인을 지명한다. 이는 일방 계약당사자가 규정된 기간내에 중재인을 지명하지 못하거나 또는 규정된 기간내에 제3의 중재인이 지명되지 못한 경우 일방 계약당사자의 요청에 따라 국제민간항공기구이사회 의장이 필요한 중재인 또는 중재인들을 지명할 수 있다. 그러한 경우, 제3의 중재인은 제3국 국민이어야 하며 중재재판소의 장이 된다.

3. 계약당사자는 이 조 제2항에 의한 잠정권고를 포함하여 어떠한 길경에도 따라야 한다.

4. 일방 계약당사자 또는 일방 계약당사자의 지정항공사가 이 조 제3항의 요구조건에 따르지 아니할 경우 타방 계약당사자는 이 협정에 따라 부여한 어떠한 권리도 제한하거나 취소할 수 있다.

제 15 조
안 권

1. 국제법상의 권리와 의무에 부합하여, 계약당사자는 불법적인 간섭 행위로부터 민간항공의 안전을 상호 보호할 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다. 계약당사자는, 국제법상의 권리와 의무의 일반성을 제한하지 아니하면서, 특히 1963년 9월 14일 동경에서 서명된 “항공기상에서

행한 범죄 및 기타 특정행위에 관한 협약”, 1970년 12월 16일 헤이그에서 서명된 “항공기의 불법납치 의제를 위한 협약”, 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 “민간항공의 안전에 대한 불법행위의 의제를 위한 협약”, 1988년 2월 24일 몬트리올에서 서명된 “국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 의제를 위한 의정서” 및 양 계약당사자가 당사자가 될 항공안전에 관한 여타 협약의 규정들에 따라 행동한다.

2. 계약당사자는 민간항공기의 불법납치 행위, 항공기·승객·승무원·공항 및 항공운항시설의 안전에 반하는 기타 불법행위와 민간항공안전에 대한 기타 모든 위협을 방지하기 위하여 요청을 받는 즉시 모든 필요한 지원을 상호 제공한다.

3. 계약당사자는 그들간의 상호관계에 있어 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 협약의 부속서로 지정된 항공안전규정이 계약당사국자에게 적용 가능한 범위까지, 동 항공안전규정에 따라 행동한다. 또한, 계약당사자는 자국에 등록된 항공기 운항자, 또는 주 영입소나 영구 거주지가 자국 영역안에 있는 항공기 운항자 및 자국 영역안의 공항운영자가 그러한 항공안전규정에 따라 행동하도록 요구한다.

4. 각 계약당사자는 타방 계약당사자가 자국 영역으로의 입출국 또는 체류를 위하여 요구하는 이 조 제3항에 규정된 항공안전규정을 상기 항공기 운항자들이 준수하도록 요구받을 수 있다는 것에 합의한다. 각 계약당사자는 탑승 또는 적재 이전 및 탑승 또는 적재중에 항공기를 보호하고, 승객·승무원과 그들의 소지품·수하물·화물 및 항공기 취장품을 검사하기 위하여 자국 영역 안에서 적절한 조치가 효과적으로 취하여치도록 보장한다. 또한 각 계약당사자는 특정위협에 대처하기 위한 합리적인 특별 안전조치와 관련, 타방 계약당사자의 어떠한 요구도 호의적으로 고려한다.

5. 민간항공기의 불법난치 사건이나 그러한 사건의 위협 또는 항공기·승객 및 승무원·공항 또는 항공운항시설의 안전에 대한 기타 불법행위가 발생하는 경우, 계약당사자는 그러한 사고 또는 사고위험을 신속하고 안전하게 종료시키기 위하여 통신 및 기타 적절한 조치를 용이하게 함으로써 상호 지원한다.

제 16 조
개 정

1. 일방 계약당사자가 이 협정 규정의 개정을 희망하는 경우, 인제든지 타방 계약당사자와 협의를 요청할 수 있다. 그러한 협의는 토의 또는 교신을 통하여 행하여지며 요청접수일로부터 60일 기간내에 시작된다. 이와 같이 합의된 개정은 외교각서의 교환에 의하여 확인되는 때에 발효한다.

2. 부속서의 개정은 계약당사자 항공당국간 직접 합의에 의하여 이루어지며 외교각서의 교환에 의하여 확인되는 때에 발효한다.

3. 항공운수에 관한 다자간 일반협약이나 협정이 양 계약당사자에 대하여 발표되는 경우, 이 협정은 그러한 협약이나 협정의 규정에 합치되도록 개정된다.

제 17 조
종 료

일방 계약당사자는 이 협정의 종료 결정을 인제든지 외교경로를 통하여 서면으로 타방 계약당사자에게 통보할 수 있다. 그러한 통보는 국제민간항공기구에 동시에 전달된다. 그러한 경우 이 협정은 타방 계약당사자가 통보를 접수한 날부터 12월이 경과하기 이전에 합의에 의하여 협정 종료통보가 철회되지 아니하는 한, 동 기간 종료후 종료된다. 타방 계약당사자에 의한 접수통지가 있는 경우, 동 통보는 국제민간항공기구가 통보를 접수한 날부터 14일후에 접수된 것으로 본다.

제 18 조
등 록

이 협정과 이 협정의 모든 개정은 국제민간항공기구에 등록된다.

제 19 조
발 표

이 협정은 양 계약당사자가 외교각서의 교환을 통해 협정발효에 필요한 자국의 국내절차가 완료하였음을 서면으로 상호통보한 날에 발표한다.

이상의 증거로, 하기 시명지는 그들 각자의 정부로부터 정당히 권한을 위임받아, 이 협정에 서명하였다.

1994년 12월 15 일, 유대력 5755 년 12월 12 일 서울에서 동등하게 정본인 히브리어, 한국어 및 영어로 각2부씩 작성하였다. 해석상의 상이가 있을 경우 영이본이 우선한다.

이스라엘국 정부를 위하여

대한민국 정부를 위하여

부 소 례 서

제 1 절

이스라엘국의 지정항공사가 양 방향으로 운항할 노선

출발지점: 텔 아비브

중간지점: 이스라엘측이 지정할 두지점

목적지점: 서울

이원지점: 이스라엘측이 지정할 두지점

제 2 절

대한민국의 지정항공사가 양 방향으로 운항할 노선

출발지점: 서울

중간지점: 한국측이 지정할 두지점

목적지점: 텔 아비브

이원지점: 한국측이 지정할 두지점

┆

1. 특정노선에서의 합의된 업무가 각국의 출발지점으로부터 시작하는 한
전부 또는 일부운항에 있어 상기지점중 어느 지점에 대한 착륙을
생략할 수 있다.
2. 제5자유운항권을 항공당국간 합의시 중간지점 및 목적지 및 출발지로하여
행사된다.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE, RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement de la République de Corée, ci-après dénommés les " Parties contractantes ",

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Reconnaissant l'importance du transport aérien comme moyen de créer et de préserver l'amitié, la compréhension et la coopération entre les populations des deux pays;

Désireux de promouvoir le développement du transport aérien entre les deux pays et de poursuivre dans la plus large mesure la coopération internationale dans ce domaine;

Désireux de conclure un accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs et au delà;

Conviennent comme suit :

Article premier - Définitions

Aux fins de l'interprétation et de l'application du présent Accord, sauf indication contraire, les termes et expressions ci-après s'entendent comme suit :

a) " Convention " : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention, ainsi que tous amendements aux annexes ou à la Convention, adoptés conformément aux articles 90 et 94, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par toutes deux;

b) " autorité aéronautique " : dans le cas de l'État d'Israël, le Ministre des transports et, dans le cas de la République de Corée, le Ministre des transports ou, dans un cas comme dans l'autre, toute personne ou tout organisme habilité à exercer toutes fonctions exercées par ladite autorité;

c) " entreprise désignée " : l'entreprise de transport aérien que chaque Partie contractante a désignée pour exploiter les services convenus comme prévu dans l'annexe au présent Accord et en conformité avec l'article 3 du présent Accord;

d) " territoire " : avec le même sens qu'à l'article 2 de la Convention; " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " : avec le même sens qu'à l'article 96 de la Convention;

e) " routes indiquées " : les routes établies ou à établir dans l'annexe à l'Accord;

f) " services convcnus " : les services aériens internationaux assurés par des aéronefs pour le transport public de passagers, de fret et de courrier, qui peuvent être exploités en conformité avec les dispositions du présent Accord, sur les routes indiquées;

g) " tarif " : les prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, y compris les prix et commissions d'agences et tous autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions pour le transport du courrier;

h) " capacité ", s'agissant des services convenus : la capacité des aéronefs affectés à ces services, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs pendant une période donnée sur une route ou section de route;

i) " annexe " : l'annexe au présent Accord, y compris les modifications apportées en application des dispositions de l'article 26 du présent Accord. L'annexe est partie intégrante du présent Accord et, sauf disposition contraire expresse, toute référence au présent Accord renvoie également à ladite annexe.

Article 2 - Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord aux fins d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées en annexe.

2. Sauf disposition contraire du présent Accord, l'entreprisc désignée de chaque Partie contractante a le droit :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) De faire escale à des fins non commerciales dans ledit territoire;

c) Dans l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées - d'embarquer et de débarquer, des passagers, du fret et du courrier en tous points desdites routes indiquées, sous réserve des dispositions figurant dans l'annexe au présent Accord.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret ou du courrier pour les transporter, contre paiement ou rémunération, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3 - Désignation des entreprises

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde sans retard, sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article, l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3. L'autorité aéronautique d'une Partie contractante peut exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante qu'elle lui apporte la preuve qu'elle satisfait aux conditions

légalles et réglementaires normalement et raisonnablement appliquées par ladite autorité en matière d'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accepter la désignation d'une entreprise, de refuser de délivrer l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice par l'entreprise désignée des droits visés à l'article 2 du présent Accord dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie.

5. L'entreprise désignée et autorisée en application des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article peut commencer à exploiter les services convenus, à condition que la capacité offerte réponde aux prescriptions de l'article 9 du présent Accord et qu'un tarif établi en conformité avec les dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur pour ce qui concerne lesdits services.

Article 4 - Révocation et suspension des droits

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice de ces droits :

a) Si la première Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie;

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Dans tout cas où l'entreprise manque autrement à conformer son exploitation des services convenus aux dispositions du présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe, pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 5 - Franchise de droits et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal et les pièces de rechange, les combustibles, huiles et graisses et les provisions de bord (y compris aliments, boissons et tabacs) se trouvant à bord desdits aéronefs sont admis en franchise, sous réserve de réciprocité, de tous droits de douane, taxes de visite et autres droits nationaux et charges à l'entrée du territoire de l'autre Partie contractante, conformément à la législation nationale, à

condition que ces équipements et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également admis en franchise des mêmes droits et taxes, conformément à la législation nationale, mais non des droits représentant la contrepartie d'une prestation de services :

a) Les provisions mises à bord dans le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à être consommées à bord des aéronefs employés aux services convenus par l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduites dans le territoire de l'une des Parties contractantes en vue de l'entretien et de la réparation des aéronefs employés aux services convenus par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

c) Les combustibles, huiles et graisses destinés à l'avitaillement des aéronefs employés aux services convenus par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même lorsque ces produits sont consommés pendant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été mis à bord. Les articles visés aux paragraphes a), b) et c) ci-dessus peuvent être placés sous la surveillance et le contrôle des autorités douanières.

3. L'équipement normal des aéronefs ainsi que les articles et provisions se trouvant à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sauf autorisation des autorités douanières de cette autre Partie contractante. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement écoulés conformément aux règlements douaniers.

Article 6 - Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire des aéronefs servant à la navigation internationale et le survol de son territoire par lesdits aéronefs s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à leur entrée et à leur sortie dudit territoire et pendant leur présence dans ledit territoire.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante est assujettie, à l'entrée, au départ et pendant sa présence dans le territoire de l'autre Partie contractante, aux lois et règlements de cette autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et au transit dans son territoire ainsi qu'au départ dudit territoire des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier à bord d'aéronefs, notamment les règlements concernant l'entrée, le départ, l'immigration et l'émigration, les passeports, les douanes, le contrôle des changes et les mesures sanitaires.

Article 7 - Établissement des bureaux de représentation des entreprises de transport aérien

1. L'entreprise désignée d'une Partie contractante est autorisée, sur la base de la réciprocité, à maintenir dans le territoire de l'autre Partie contractante, en conformité avec les

lois et règlements des Parties contractantes, ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique nécessaire aux fins de l'exploitation des services convenus.

2. Les postes vacants peuvent être pourvus, au gré de l'entreprise désignée, par son propre personnel ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, société ou entreprise de transport aérien opérant dans le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à fournir de tels services dans le territoire de cette autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien dans le territoire de la première Partie contractante, soit directement soit, au gré de l'entreprise, par l'entremise d'agents. Chaque entreprise désignée et chacun de ses clients ont le droit respectivement de vendre et d'acheter ces services de transport en toute monnaie, en conformité avec les lois et règlements nationaux applicables.

Article 8 - Reconnaissance des certificats, brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets ou certificats d'aptitude, ainsi que les licences accordés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante.

2. Chacune des Parties contractantes se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets ou certificats d'aptitude et licences délivrés à ses propres nationaux par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

Article 9 - Capacité

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes doivent pouvoir exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus sur les routes indiquées.

2. En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière entreprise assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Sur toute route désignée, la capacité fournie par l'entreprise désignée d'une Partie contractante, conjuguée à la capacité fournie par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, doit correspondre raisonnablement à la demande émanant des usagers du transport aérien sur ladite route.

4. Les services convenus assurés par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doivent avoir pour but principal de fournir, à un coefficient de charge raisonnable, une capacité correspondant à la demande courante et prévisible de transport en provenance ou destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. L'acheminement du trafic embarqué ou débarqué dans le territoire de l'autre Partie contractante, à destination et en provenance de points qui sont situés sur les routes indiquées et dans les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, a un caractère supplémentaire.

5. Le droit de ladite entreprise d'acheminer du trafic entre des points qui sont situés sur les routes indiquées et dans le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés

dans des pays tiers doit être exercé en conformité avec les prescriptions de l'annexe et dans l'intérêt du développement ordonné du transport aérien international, de manière que la capacité soit proportionnelle à :

- a) La demande de trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) La demande de trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services locaux et régionaux; et
- c) La demande de services aériens directs.

Article 10 - Tarifs

1. Les tarifs de tous les services convenus doivent être établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment l'intérêt des usagers, les coûts de l'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien sur toute section des routes indiquées.

2. Les tarifs sont fixés en conformité avec les dispositions ci-après :

a) Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article, ainsi que les taux de commission d'agence qui s'y appliquent, sont convenus pour chacune des routes indiquées et pour chacune de leurs sections, si possible du commun accord des entreprises désignées concernées, l'accord se faisant autant que possible en appliquant le mécanisme prévu à cette fin par l'Association internationale de transport aérien.

b) Les tarifs ainsi convenus doivent être présentés à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, selon que l'exigent les lois et les pratiques de chaque Partie contractante, au moins 60 jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Lesdites autorités peuvent convenir d'un délai plus bref dans des cas particuliers.

c) L'agrément peut être donné de façon expresse. Il est toutefois réputé acquis dès lors qu'aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle l'agrément a été demandé comme en dispose l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article. Si un délai d'agrément plus bref a été accordé comme prévu à l'alinéa b) du paragraphe 2, les autorités aéronautiques peuvent décider de ramener à moins de 30 jours le délai prévu pour exprimer leur désaccord.

d) S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions de l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, ou si l'autorité aéronautique d'une Partie contractante exprime à l'autorité aéronautique de l'autre Partie contractante, dans les délais prévus à l'alinéa c) du paragraphe 2 du présent article, son désaccord à l'égard d'un tarif convenu conformément aux dispositions de l'alinéa c) du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif d'un commun accord.

e) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre sur un tarif qui leur est présenté comme en dispose l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article, ou à établir un tarif selon l'alinéa d) du paragraphe 2 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord.

3. Tout tarif établi en conformité avec les dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi. Néanmoins, il ne peut être prorogé en ver-

tu du présent paragraphe au delà de 12 mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

Article 11 - Transfert des recettes

Sur la base de la réciprocité, chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer le solde de ses recettes, nettes de ses dépenses, réalisées dans le territoire de la première Partie contractante au titre du transport de passagers, de courrier et de fret, en toute devise librement convertible et en conformité avec les règlements de change en vigueur.

Article 12 - Communication de statistiques

L'autorité aéronautique de chaque Partie contractante fournit à celle de l'autre Partie contractante, sur demande, les statistiques périodiques et autre dont celle-ci a raisonnablement besoin pour déterminer la capacité à fournir par l'entreprise désignée de la première Partie contractante. Lesdites statistiques doivent contenir tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume de trafic acheminé dans le cadre des services convenus, ainsi que les points d'embarquement et débarquement de ce trafic.

Article 13 - Consultations

Les deux Parties contractantes entendent procéder à de fréquentes consultations entre leurs autorités aéronautiques afin d'assurer une étroite collaboration sur toute question touchant la mise en oeuvre du présent Accord.

Article 14 - Règlement des différends

1. En cas de différend s'élevant entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, les Parties contractantes peuvent le soumettre pour règlement à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles n'en conviennent pas ainsi, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être soumis pour règlement à un tribunal de trois arbitres constitué d'un arbitre désigné par chacune des Parties contractantes et d'un tiers arbitre désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception par la voie diplomatique de l'avis par lequel l'une des Parties demande l'arbitrage du différend, et le tiers arbitre est ensuite nommé dans un délai de 60 jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si les deux premiers arbitres ne désignent pas le tiers arbitre dans le délai prescrit, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le tiers arbitre, qui doit être ressortissant d'un État tiers, préside le tribunal.

3. Les Parties contractantes se conforment à la sentence arbitrale rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, ainsi qu'à toute recommandation avant dire droit.

4. Tant et aussi longtemps que l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes manque à se conformer aux prescriptions du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante peut restreindre ou révoquer tout droit qu'elle a accordé en application du présent Accord.

Article 15 - Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et devoirs aux termes du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leurs obligations réciproques de protéger l'aviation civile contre toute intervention illicite pour en assurer la sûreté font partie intégrante du présent Accord.

Les Parties contractantes agissent en particulier en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi que de tout autre protocole ou convention concernant la sécurité de l'aviation civile, auquel adhèrent les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sous leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans leur territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et la sortie de son territoire ou pour le séjour dans ledit territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement dans son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages de soute, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille aussi avec bienveillance toute demande

que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident, de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autre acte illicite dirigé contre de la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou de la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 16 - Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, elle peut demander à tout moment la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, directes ou par correspondance, doivent s'ouvrir dans un délai de 60 jours à compter de la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entre en vigueur lorsqu'elle est confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. L'annexe au présent Accord peut être modifiée par accord direct entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes, confirmé par un échange de notes diplomatiques.

3. Si une convention ou un accord multilatéral de caractère général relatif au transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de manière à être harmonisé avec les dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article 17 - Dénonciation

L'une ou l'autre des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord expire 12 mois après la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de la période susmentionnée. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue 14 jours après qu'elle a été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18 - Enregistrement

Le présent Accord et toutes les modifications qui peuvent y être apportées doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19 - Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange de notes diplomatiques par lequel les deux Parties contractantes se seront notifiées l'accomplissement des formalités internes nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont souscrit le présent Accord.

Fait à Séoul le 12 tevet 5755, soit le 15 décembre 1994, en deux exemplaires originaux en coréen, en hébreux et en anglais, tous les textes étant également authentiques. En cas de divergence d'interprétation, l'anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement de l'État d'Israël :

ASHER NAIM

Pour le Gouvernement de la République de Corée :

HAN SONJ JO

ANNEXE

SECTION 1

Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée de la République de Corée :

Points d'origine : Séoul

Points intermédiaires : deux points à désigner par la Partie coréenne

Points de destination : Tel Aviv

Points ultérieurs : deux points à désigner par la Partie coréenne

SECTION 2

Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée de l'État d'Israël :

Points d'origine : Tel Aviv

Points intermédiaires : deux points à désigner par la Partie israélienne

Points de destination : Séoul

Points ultérieurs : deux points à désigner par la Partie israélienne

NOTES :

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes peuvent, sur tous ou partie de leurs vols, omettre de faire escale en tous points susmentionnés, sous réserve que les services convenus sur la route considérée aient leur point de départ dans le pays correspondant.

2. Les droits de cinquième liberté s'exercent en provenance et à destination des points intermédiaires et des points ultérieurs lorsque les autorités aéronautiques en conviennent ainsi.

