

No. 41348

**Canada
and
Republic of Korea**

Agreement between the Government of Canada and the Government of the Republic of Korea for air services between and beyond their respective territories (with annex and memorandum of understanding). Seoul, 20 September 1989

Entry into force: *20 September 1989 by signature, in accordance with article 21*

Authentic texts: *English, French and Korean*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Canada, 2 May 2005*

**Canada
et
République de Corée**

Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République de Corée sur les services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà desdits territoires (avec annexe et mémorandum d'accord). Séoul, 20 septembre 1989

Eutrée en vigueur : *20 septembre 1989 par signature, conformément à l'article 21*

Textes authentiques : *anglais, français et coréen*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Canada, 2 mai 2005*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR SERVICES
BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES (WITH
ANNEX AND MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON CAPACITY)

The Government of Canada 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,

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

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

(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 and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transport Commission or any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities, and, in the case of the Republic of Korea, the Minister of Transportation or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Minister or similar functions;

(c) The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

(d) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the Agreement, for the operation of air services on the routes specified in the Annex;

(e) The terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

(f) The term "prohibited area" means the area and the air space above that area over or through which any prohibition to the flying of an aircraft of any description may be imposed by the Contracting Party concerned in accordance with Article 9 of the Convention;

(g) The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(h) The term "tariffs" 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 other services performed by the carrier in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions, for the carriage of mail;

(i) The term "change of gauge" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one section of the route is flown in accordance with Article 3 of this Agreement, by aircraft different in capacity from those used on another section.

Article 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement to enable its designated airline to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex thereto hereinafter referred to as "the specified routes".

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the airline designated by the other Contracting Party:

- (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) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the specified routes, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in sub-paragraphs 2(a) and (b) of this Article.

4. 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

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by diplomatic note to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to substitute another airline for that previously designated.

2. On receipt of the designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 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 fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them, in conformity with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or suspend the grant to the designated airline of the privileges specified in paragraph 2, sub-paragraph (c) of Article 2 of the Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by such airline of those privileges, 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 its nationals.

5. Each Contracting Party reserves the right to revoke an authorization for operation or to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges specified in paragraph 2, sub-paragraph (c) of Article 2 of the Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by such designated airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Parties granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the Agreement; provided that, unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, or for reason of safety of air navigation, this right shall be exercised only after consultation in conformity with Articles 13 and 14.

6. 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, in whole or in part, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 10 of the Agreement are in force in respect of those services.

Article 4

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as printed ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not diverted for domestic use or consumption in the territory of the said Contracting Party and 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 a 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. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 5

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at any point on the specified route only on the following conditions:

(i) that it is justified by reason of economy of operation;

(ii) that the capacity of the aircraft used on the section of the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline is not larger in capacity than that used on the nearer section;

(iii) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;

(iv) that there is an adequate volume of through traffic;

(v) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of gauge is made, unless otherwise permitted by the Annex;

(vi) that in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party, only one flight may be made out of that territory unless the airline is authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight; and

(vii) that the provisions of Article 9 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

Article 6

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory or flights over its territory by aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within or over the said territory.

2. The operation of the air services in the areas declared as prohibited areas by a Contracting Party shall be subject to the approval of the Contracting Party.

3. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

4. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

5. Neither Contracting Party shall grant any preferences to its own airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by this Article.

Article 7

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 agreed services.

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

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay and to the extent permitted under the national laws and regulations, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. Both Contracting Parties shall, to the extent possible and subject to national laws and regulations, dispense with the requirement of employment authorizations or other similar documents for personnel performing certain temporary services and duties except in special circumstances determined by the national authorities concerned. Where such authorizations or documents are required, they shall be issued promptly so as not to delay the entry into the State of the personnel concerned.

Article 8

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, 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.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 13 of this Agreement with the aeronautical authorities of that Contracting Party, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article 3 of this Agreement.

Article 9

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. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable 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, cargo and mail between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle 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 after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

5. The capacity to be provided on the specified routes shall be agreed between the designated airlines in accordance with the principles laid down in this Article and subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the absence of an agreement between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties which will endeavour to resolve the problem, if necessary, pursuant to Article 13 of this Agreement.

Article 10

1. The tariffs for carriage on agreed services to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service, the interest of users and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating over all or part of the same route.

2. The tariffs shall be agreed upon between the designated airlines of the Contracting Parties; such agreement shall be reached whenever possible, through the international tariff coordination mechanism of the International Air Transport Association.

Each designated airline shall be responsible only to its own aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs.

3. The tariffs shall be submitted to and received by the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities.

If within thirty (30) days from the date of receipt, the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the date stated in the proposed tariff.

In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if a notice of dissatisfaction has been filed in accordance with paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall hold consultations in accordance with Article 13 of this Agreement and endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

6. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with an established tariff, they shall so notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airlines shall attempt, where required, to reach an agreement.

If within the period of ninety (90) days from the date of receipt of a notice of dissatisfaction, a new tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 of this Article shall apply.

7. When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article 14 of this Agreement.

8. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provision of paragraph 3 of Article 14 of this Agreement.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by them and are not subject to rebates.

10. Without prejudice to the application of the provisions of the preceding paragraphs of this Article, the designated airlines shall be allowed to match, on sectors of the agreed services on which they exercise the fifth freedom traffic rights, tariffs applied by the third and fourth freedom airlines on the same sectors. The prices applied by the fifth freedom airlines shall not be lower and the tariff conditions shall not be less restrictive than those of the said third and fourth freedom airlines.

Article 11

1. Each designated airline may 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 may sell transportation in the currency of that territory or, subject to the foreign currency laws and regulations of that Contracting Party and at its discretion, in freely convertible currencies of other countries and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Subject to the foreign currency laws and regulations of the other Contracting Party, each designated airline shall be entitled to convert and remit to its country on demand funds obtained in the normal course of its operations after deduction of expenses incurred in the territory of that other Contracting Party. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of submission of the request for transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

Article 12

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airline between points on the specified routes showing the initial origins and final destinations of the traffic.

2. The details of the methods by which such statistics shall be provided shall be agreed upon between the aeronautical authorities and implemented without delay after the designated airline of one or both Contracting Parties commences operation, in whole or in part, on the agreed services.

Article 13

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 14

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour 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, or 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 Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels 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 agreed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to 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 body.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article 15

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend the terms of the Agreement, it may at any time request consultations with the other Contracting Party for the purpose of amending the Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty

days (60) from the date of the request. And agreed amendment shall come into effect after it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with paragraph 1 of this Article may be held in order to determine the extent to which this Agreement should be amended to bring it into conformity with the provisions of the multilateral convention.

Article 16

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement 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 17

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.

2. 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 September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971.

3. The Contracting Parties shall provide upon request all possible 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 act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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 its 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. 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 and loading.

6. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party, in accordance with Article 13, paragraph (1), whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could visit the aeronautical authorities of the other Contracting Party, on a reciprocal basis, for the purpose of assessing the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined to the territory of the first Contracting Party.

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 3 of this Agreement.

9. 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.

Article 18

1. The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the airlines of the most favoured nation or by any national airline of the first Contracting Party engaged in international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airline using the services and facilities, and where practicable, through the airline's representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over the airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

Article 19

1. The provisions set out in Articles 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 17, 18 and 20 of this Agreement shall be applicable also to charter flights operated by an air carrier of one Contracting

Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The provision of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the right of air carriers to operate charter flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

Article 20

The Contracting Parties shall act in accordance with the relevant provisions of the Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of Canada for the Avoidance of Double Taxation of Income Derived from the Operation of Ships and Aircraft in International Traffic which entered into force on November 15, 1974 between the two countries, or as amended with respect to the profits derived by any designated airline of a Contracting Party from the operation of aircraft in international traffic in accordance with the present Agreement.

Article 21

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

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

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

Done at Seoul on this 20th day of September 1989 in duplicate in the English, French and Korean languages, each version being equally authentic.

For the Government of Canada:

JOHN C. CROSBIE

For the Government of the Republic of Korea:

CHOI HO JOONG

ANNEX

Section 1

Route to be operated by the designated airline of Canada:

<i>Points of origin</i>	<i>Points in Korea</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Canada	Seoul	Points to be named by Canada

Notes:

1. Beyond points named by Canada shall be limited to: Manila, Kuala Lumpur, Singapore and Bombay. The fourth beyond point shall be available for passenger/combination services when the Korean designated airline begins service to Montreal.

2. All-cargo services may be operated in both directions via the Pacific and or in an easterly direction as part of an around the world service. Points named for all-cargo services may be different from those named for passenger combination services and shall not exceed four at any one time.

3. Traffic in-transit may be carried through Seoul provided it is carried on the same flight. Own stop-over traffic is permitted.

4. Unless otherwise agreed in accordance with the provisions of Article 9, capacity for passenger/combination services shall not exceed four flights weekly in each direction, and capacity for all-cargo services shall not exceed two DC-8 freighters or one B-747 freighter flight per week in each direction.

5. Named points may be changed on sixty days notice to the aeronautical authorities of Korea.

6. Any or all named points may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the point of origin or destination is in Canada.

Section II

Route to be operated by the designated airline of Korea:

<i>Points of origin</i>	<i>Points in Canada</i>	<i>Points beyond</i>
Points in Korea	Vancouver, Toronto, Montreal	Points to be named by Korea

Notes

1. Points named by Korea shall be limited to the continental United States of America excluding California, Florida and Toronto-New York; the Caribbean excluding Puerto Rico; and Venezuela.

2. For passenger/combination services, points named shall not exceed two at any one time. Points named for all-cargo services may be different from those named for passenger combination services and shall not exceed four at any one time.

3. Traffic in-transit may be carried through points in Canada provided it is carried on the same flight. Own stop-over traffic is permitted except between points in Canada.

4. Unless otherwise agreed in accordance with the provisions of Article 9, capacity for passenger/combination services shall not exceed four flights weekly in each direction, and capacity for all-cargo services shall not exceed two DC-8 freighters or one B-747 freighter flight per week in each direction.

5. Named points may be changed on sixty days notice to the aeronautical authorities of Canada.

6. Any or all named points may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the point of origin or destination is in Korea.

7. Non-stop passenger/combination services to Toronto shall not begin until October 27, 1989, or until the commencement of non-stop Toronto-Seoul passenger/combination services by the designated airline of Canada, whichever is earlier.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON CAPACITY

Further to the Agreement between the Government of Canada and the Government of the Republic of Korea for Air Services (the "Agreement"), signed at Seoul today, the two Governments have reached the following understanding:

Notwithstanding the number of weekly flights to be operated for passenger/combination services by the designated airlines as specified in footnote 4 of Section I and footnote 4 of Section II of the Annex to the Agreement, the capacity operated by each designated airline shall be three B747 or five L1011 or five B767 flights weekly in each direction unless otherwise agreed in accordance with the provisions of Article 9 of the Agreement.

This Memorandum of Understanding shall form an integral part of the Agreement on Air Services between the Government of Canada and the Government of the Republic of Korea, signed at Seoul today, and shall enter into force on the date of signature.

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

Done at Seoul on this 20th day of September 1989 in duplicate in the English, French and Korean languages, each version being equally authentic.

For the Government of Canada:

JOHN C. CROSSIE

For the Government of the Republic of Korea:

CHOI HO JOONG

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE SUR LES SERVICES AÉRIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ DESDITS TERRITOIRES (AVEC ANNEXE ET MÉMOIRE D'ENTENTE SUR LA CAPACITÉ)

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la République de Corée, ci-après appelés les Parties contractantes,

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

Désirant conclure un Accord visant l'établissement et l'exploitation de services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà desdits territoires,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires :

a) "Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention et toute modification des Annexes ou de la Convention, conformément aux Articles 90 et 94, pourvu que ces annexes et modifications aient été agréées par les deux Parties contractantes;

b) "Autorités aéronautiques" signifie, dans le cas de la République de Corée, le ministre du Transport ou toute personne ou organisation habilitée à exercer les fonctions qu'exerce actuellement ledit Ministre ou des fonctions similaires et, dans le cas du Canada, le ministre des Transports et la Commission canadienne des transports ou toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent actuellement lesdites autorités;

c) "Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe qui l'accompagne, et toute modification qui peut leur être apportée;

d) "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qu'une Partie contractante aura désignée, par avis écrit donné à l'autre Partie contractante conformément à l'Article 3 de l'Accord, pour l'exploitation de services aériens sur les routes spécifiées à l'Annexe;

e) "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les Articles 2 et 96 de la Convention;

f) "Zone interdite" signifie la zone, y compris son espace aérien, au-dessus de laquelle ou dans laquelle la Partie contractante concernée peut interdire l'utilisation de tout aéronef conformément à l'Article 9 de la Convention;

g) "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées à l'Annexe jointe au présent Accord;

h) "Tarifs" signifie les prix à payer pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, ainsi que les conditions auxquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et conditions applicables aux autres services assurés par le transporteur dans le cadre du transport aérien, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions touchant le transport du courrier;

i) "Rupture de charge" signifie l'exploitation de l'un des services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de telle sorte que le service est assuré sur une section de la route, conformément aux dispositions de l'Article 3 du présent Accord, par des aéronefs de capacité différente de ceux utilisés sur une autre section.

Article 2

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans l'Accord afin de permettre à son entreprise de transport aérien désignée d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe, ci-après appelées les routes spécifiées.

2. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;

b) faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) faire des escales sur ledit territoire, dans l'exploitation des routes spécifiées, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers, des marchandises et du courrier transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles désignées à l'Article 3 du présent Accord, jouiront également des droits spécifiés aux paragraphes 2a) et b) du présent Article.

4. Rien dans le paragraphe 2 du présent Article ne sera considéré comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, contre rémunération ou par location, à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par une note diplomatique remise à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, et de substituer une autre entreprise à celle précédemment désignée.

2. Dès réception de l'avis de désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, doivent accorder sans délai à l'entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent demander à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de les convaincre qu'elle peut satisfaire aux lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par elles à l'exploitation de services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de retenir, de révoquer ou de suspendre l'octroi, à l'entreprise de transport aérien désignée, des privilèges spécifiés à l'alinéa c) du paragraphe 2 de l'Article 2 de l'Accord ou d'imposer toute condition qu'elle peut juger nécessaire en ce qui touche l'exercice de ces privilèges par ladite entreprise de transport aérien, si la Partie contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants.

5. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, des privilèges spécifiés à l'alinéa c) du paragraphe 2 de l'Article 2 de l'Accord ou d'imposer toute condition qu'elle peut juger nécessaire en ce qui touche l'exercice de ces privilèges par ladite entreprise de transport aérien si cette dernière ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante accordant ces privilèges, ou qu'elle refuse par ailleurs d'exploiter ces services conformément aux conditions prescrites dans l'Accord; à la condition que, à moins que la révocation, la suspension ou l'imposition de conditions de façon immédiate ne soit essentielle pour empêcher de nouvelles contraventions à ces lois et règlements, ou pour des raisons de sécurité de la navigation aérienne, ce droit ne soit exercé qu'après consultations menées conformément aux Articles 13 et 14.

6. L'entreprise de transport aérien désignées et autorisée conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent Article peut commencer à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, à condition que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'Article 10 du présent Accord soient en vigueur pour ces services.

Article 4

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante doit exempter l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons, le tabac et d'autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante assurant les services convenus, de même que les

stocks de billets, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent Article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent Article lorsqu'ils sont :

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou au départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition qu'il n'en soit pas disposé pour l'utilisation ou la consommation intérieure sur le territoire de ladite Partie contractante et qu'ils puissent être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

3. L'équipement normal des aéronefs de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à leur bord, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers.

Article 5

Une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre Partie contractante ne peut effectuer une rupture de charge en un point quelconque sur la route spécifiée qu'aux conditions suivantes :

(i) la rupture de charge est justifiée pour des raisons de rentabilité;

(ii) l'aéronef assurant le service dans la section de la route la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien n'a pas une capacité supérieure à celle de l'aéronef desservant la section la plus proche;

(iii) l'aéronef de capacité inférieure assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef de capacité supérieure et son horaire devra être établi en conséquence; le premier arrivera au point de transbordement pour prendre à bord du trafic transbordé de l'aéronef de capacité supérieure ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier; la capacité des deux aéronefs sera déterminée en tenant compte de ce but au premier chef;

(iv) le volume de trafic en parcours direct est suffisant;

(v) l'entreprise de transport aérien ne peut offrir au public, par voie de publicité ou d'autres moyens, un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronef, à moins de stipulation contraire dans l'Annexe;

(vi) dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie contractante, un seul vol est permis en provenance de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'autorisent plus d'un vol; et

(vii) les dispositions de l'Article 9 du présent Accord s'appliquent à tous les arrangements relatifs à la rupture de charge.

Article 6

1. Les lois, règlements et pratiques de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs doivent être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de la première Partie contractante.

2. L'exploitation de services aériens dans les zones déclarées interdites par une Partie contractante est assujettie à l'approbation de ladite Partie contractante.

3. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de transit, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine doivent être observés par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, par ses équipages et ses passagers ou en son nom et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

4. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes seront soumis tout au plus à une vérification sommaire. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes analogues.

5. Aucune des Parties contractantes ne doit favoriser son entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et règlements prévus dans le présent Article.

Article 7

1. L'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes est autorisée, sur une base de réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante des représentants et des employés des secteurs commercial, opérationnel et technique tel que requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré de l'entreprise de transport aérien désignée, ces services peuvent être assurés par son propre personnel, ou par du personnel de toute autre organisation, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer ces services sur ledit territoire.

3. Lesdits représentants et employés doivent observer les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec ses lois et règlements, chaque Partie contractante doit accorder, sur une base de réciprocité et avec le minimum de retard, les permis de travail, visas de visiteur ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés mentionnés au paragraphe 1 du présent Article.

4. Les deux Parties contractantes, dans toute la mesure du possible et compte tenu des lois et règlements nationaux, seront exemptes de l'obligation d'obtenir des permis de travail ou autres documents analogues pour les employés assurant certains services et fonctions temporaires, sauf dans des cas particuliers déterminés par les autorités nationales concernées. Si de telles autorisations ou de tels documents sont exigés, ils doivent être délivrés promptement de manière à ne pas retarder l'entrée des employés concernés dans le territoire.

Article 8

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes ou encore en vigueur doivent être reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, à condition que lesdits certificats, brevets et licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef exploitant les services convenus sur les routes spécifiées, permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander à consulter les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'Article 13 du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols justifiera l'application de l'Article 3 du présent Accord.

Article 9

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes jouiront du même traitement équitable quant à l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante tiendra compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas nuire à la bonne marche des services que celle-ci assure sur la totalité ou sur une partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront raisonnablement axés sur les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour premier objectif d'assurer, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers, des marchandises et

du courrier entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situées sur les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée :

a) aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux exigences du trafic de la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) aux exigences de l'exploitation de services long courrier.

5. La capacité du service à fournir sur les routes spécifiées sera convenue entre les entreprises de transport aérien désignées, conformément aux principes prévus au présent Article et sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. En l'absence d'une entente entre les entreprises de transport aérien désignées, la question sera soumise aux autorités aéronautiques des Parties contractantes qui s'efforceront au besoin de régler le problème conformément à l'Article 13 du présent Accord.

Article 10

1. Les tarifs à appliquer pour les services convenus de transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante doivent être établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment du coût de l'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques du service, de l'intérêt des utilisateurs et, le cas échéant, des tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

2. Les tarifs doivent chaque fois que possible être convenus entre les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes; cette entente doit chaque fois que possible être réalisée par le biais du mécanisme international de coordination des tarifs de l'Association du transport aérien international.

Chaque entreprise de transport aérien désignée ne sera redevable qu'à ses propres autorités aéronautiques pour ce qui est de la justification des tarifs proposées.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être soumis et parvenir aux autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques pourront convenir d'un délai plus court dans des cas particuliers.

Si, dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la soumission, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'ont pas avisé les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles sont en désaccord avec le tarif soumis, ce tarif sera considéré comme acceptable et entrera en vigueur à la date mentionnée dans la présentation.

Si elles acceptent un délai plus court pour la présentation d'un tarif, les autorités aéronautiques peuvent également convenir que le délai dans lequel l'avis de désaccord doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un tarif ne peut être établi conformément au paragraphe 2 du présent Article ou qu'un avis de désaccord a été donné conformément au paragraphe 3 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront conformément à l'Article 13 du présent Accord et essaieront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent Article ou sur l'établissement de tout tarif prévu au paragraphe 4 du présent Article, le différend doit être réglé conformément aux dispositions de l'Article 14 du présent Accord.

6. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes deviennent insatisfaites d'un tarif établi, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées s'efforceront au besoin d'en venir à une entente.

Si, dans les quatre-vingt dix (90) jours suivant la date de réception de l'avis d'insatisfaction, un nouveau tarif ne peut être établi conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent Article, les modalités prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent Article doivent être appliquées.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent Article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été établis conformément aux dispositions du présent Article ou de l'Article 14 du présent Accord.

8. Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes en sont insatisfaites, sauf en vertu du paragraphe 3 de l'Article 14 du présent Accord.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes doivent s'efforcer d'assurer que les tarifs demandés et perçus sont conformes aux tarifs approuvés par elles et qu'ils ne feront l'objet d'aucune réduction.

10. Sans préjudice de l'application des dispositions des précédents paragraphes du présent Article, les entreprises de transport aérien désignées seront autorisées à concurrencer, sur les sections des services convenus sur lesquelles elles exercent des droits de trafic en vertu de la cinquième liberté de l'air, les tarifs appliqués sur les mêmes sections par les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air. Les entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu de la cinquième liberté de l'air appliqueront des tarifs non moins élevés et des conditions non moins restrictives que ceux appliqués par lesdites entreprises de transport aérien exploitant des services en vertu des troisième et quatrième libertés de l'air.

Article 11

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des titres de transport directement ou, à son gré, par l'entremise d'agents. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre des titres

de transport dans la monnaie de ce territoire ou, sous réserve des lois et règlements de cette autre Partie contractante touchant le change et à son gré, dans les monnaies librement convertibles d'autres pays, et toute personne peut acquérir ces titres dans les monnaies acceptées pour la vente par cette entreprise de transport aérien.

2. Sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante touchant le change étranger, chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de remettre à son pays, sur demande, les fonds obtenus dans le cours normal de ses opérations, après déduction des dépenses subies sur le territoire de cette autre Partie contractante. La conversion et la remise s'effectueront sans restrictions sur la base des taux de change pratiqués sur le marché pour les paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert, et ne seront assujetties à aucune taxe, sauf les commissions de service que les banques demandent normalement pour de telles transactions.

Article 12

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes doivent fournir, ou demander à leurs entreprises désignées de fournir, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus, y compris, mais non exclusivement, les relevés statistiques concernant le trafic exploité par leur entreprise désignée entre des points sur les routes spécifiées et montrant les points d'origine réelle et de destination finale de ce trafic.

2. Les méthodes de transmission de ces relevés statistiques seront déterminées d'un commun accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties, et les mesures convenues doivent être appliquées dès que l'entreprise de transport aérien désignée de l'une ou de chacune des deux Parties contractantes a commencé l'exploitation de l'ensemble ou d'une partie des services convenus.

Article 13

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de veiller à l'application et à l'observation satisfaisante des dispositions du présent Accord.

2. Sauf entente contraire entre les deux Parties contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet.

Article 14

1. Si un différend naît entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes doivent d'abord s'efforcer de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne

ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers.

Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai spécifié, ou que le troisième arbitre ne peut être désigné d'un commun accord, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans ce cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers et agira en qualité de président du tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent Article.

4. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise désignée en défaut.

Article 15

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier toute disposition du présent Accord, elle peut en tout temps demander à consulter l'autre Partie contractante à cette fin. Ces consultations commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

2. Si une Convention aérienne multilatérale de caractère général liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément au paragraphe 1 du présent Article, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord devrait être modifié pour le rendre conforme aux dispositions de la convention multilatérale.

Article 16

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes conviennent d'agir en particulier conformément aux 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

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

4. Les Parties contractantes doivent se conformer 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 relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles doivent exiger des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante doit veiller à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages, du fret et de provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

6. Chaque Partie contractante convient d'examiner avec un esprit favorable 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.

7. Chaque Partie contractante convient aussi d'examiner avec un esprit favorable une demande que lui adresse l'autre Partie contractante, conformément à l'Article 13, paragraphe (1), aux termes duquel les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent, sur une base de réciprocité, se rendre auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante afin d'évaluer les mesures de sécurité appliquées par les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à destination du territoire de la première Partie contractante.

8. Lorsque l'une des Parties contractantes est fondée à croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent Article, la première Partie contractante peut demander de tenir immédiatement des consultations avec l'autre Partie contractante. A défaut d'une entente satisfaisante, l'Article 3 du présent Accord s'appliquera.

9. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes conviennent de s'entraider en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 18

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ne doivent pas être plus élevés que ceux qui sont imposés aux entreprises de transport aérien de la nation la plus favorisée ou à toute entreprise de transport aérien nationale de la première Partie contractante assurant des services aériens internationaux.

2. Chaque Partie contractante encouragera la tenue de consultations entre ses autorités taxatrices compétentes et l'entreprise de transport aérien désignée qui utilise les services et les installations, et, lorsque cela est possible, par l'entremise des organismes représentant ladite entreprise. Un préavis raisonnable de toute modification des droits envisagée doit être donné aux usagers afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que la modification ne soit apportée.

3. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute autre entreprise de transport aérien par rapport à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux analogues dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation et des installations correspondantes sous son contrôle.

Article 19

1. Les dispositions énoncées aux Articles 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 17, 18 et 20 du présent Accord s'appliquent également aux vols nolisés effectués par un transporteur aérien de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante ou à partir de celui-ci, ainsi qu'à l'entreprise qui effectue ces vols.

2. La disposition du paragraphe 1 du présent Article n'affecte pas les lois et règlements nationaux régissant le droit des transporteurs aériens d'assurer des vols nolisés ou la conduite des transporteurs ou d'autres parties qui participent à l'organisation de ces opérations.

Article 20

Les Parties contractantes se conformeront aux dispositions pertinentes de l'Accord entre le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement du Canada tendant à éviter la double imposition des revenus provenant de l'exploitation en trafic international de navires ou d'aéronefs, entré en vigueur le 15 novembre 1974 entre les deux pays, tel que modifié en ce qui concerne les bénéfices tirés par toute entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes de l'exploitation d'aéronefs en trafic international conformément au présent Accord.

Article 21

1. Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.
2. Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en deux exemplaires à Séoul le 20eme jour de septembre, 1989, en anglais, en français, et en coréen, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Canada :

JOHN C. CROSBIE

Pour le Gouvernement de la République de Corée :

CHOI HO JOONG

ANNEXE

Section 1

Route que pourra exploiter l'entreprise de transport aérien désignée du Canada :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points en Corée</i>	<i>Points au-delà</i>
Points au Canada	Séoul	Points que désignera le Canada

Note:

1. Les points au-delà que désignera le Canada se limitent à Manille, Kuala Lumpur, Singapour et Bombay. Le quatrième point au-delà sera disponible pour les services mixtes passagers-fret lorsque l'entreprise de transport aérien désignée par la Corée aura commencé à assurer le service en direction de Montréal.

2. Des vols tout-cargo peuvent être exploités dans les deux sens via le Pacifique et (ou) vers l'est dans le cadre d'un service autour du monde. Les points désignés pour les vols tout-cargo peuvent être différents des points désignés pour les services mixtes passagers-fret, mais il ne peut y en avoir plus de quatre à la fois.

3. Le trafic en transit peut être acheminé via Séoul, à condition qu'il n'y ait pas de changements de vol. Les arrêts en cours de route sont autorisés à condition que le voyage se poursuive à bord d'un avion de la même entreprise.

4. A moins d'un accord contraire conforme aux dispositions de l'Article 9, la capacité des services mixtes passagers-fret ne doit pas dépasser quatre vols par semaine dans chaque sens, et la capacité des vols tout-cargo ne doit pas dépasser deux avions-cargo DC-8 ou un avion-cargo B-747 par semaine, dans chaque sens.

5. Les points désignés peuvent être modifiés moyennant préavis de soixante jours aux autorités aéronautiques de la Corée.

6. Tous ou chacun des points désignés peuvent, au gré de l'entreprise de transport aérien désignée, être omis sur tous ou chacun des vols, à condition que le point de départ ou de destination soit au Canada.

Section II

Route que pourra exploiter l'entreprise de transport aérien désignée par la Corée :

<i>Points d'origine</i>	<i>Points en Corée</i>	<i>Points au-delà</i>
Points en Corée	Vancouver, Toronto, Montréal	Points que désignera la Corée

Note:

1. Les points que désignera la Corée se limitent au territoire continental des États-Unis d'Amérique, sauf la Californie, la Floride et Toronto-New York; aux Antilles, sauf Porto Rico; et au Venezuela.

2. En ce qui concerne les services mixtes passagers-fret, il ne peut y avoir plus de deux points désignés à la fois. Les points désignés des vols tout-cargo peuvent être différents des points désignés des services mixtes passagers-fret, mais il ne pourra y en avoir plus de quatre à la fois.

3. Le trafic en transit peut être acheminé via des points au Canada, à condition qu'il n'y ait aucun changement de vol. Les arrêts en cours de route sont autorisés, sauf entre des points au Canada, à condition que le voyage se poursuive à bord d'un avion de la même entreprise.

4. A moins d'un accord contraire conforme aux dispositions de l'Article 9, la capacité des services mixtes passagers-fret ne doit pas dépasser quatre vols par semaine dans chaque sens, et la capacité des vols tout-cargo ne devra pas dépasser deux avions-cargo DC-8 ou un avion-cargo B-747 par semaine, dans chaque sens.

5. Les points désignés peuvent être modifiés, moyennant préavis de soixante jours aux autorités aéronautiques du Canada.

6. Tous ou chacun des points désignés peuvent, au gré de l'entreprise de transport aérien désignée, être omis sur tous ou chacun des vols, à condition que le point de départ ou de destination soit en Corée.

7. Les vols mixtes passagers-fret sans escale en direction de Toronto ne seront pas exploités avant le 27 octobre 1989 ou tant que les services mixtes passagers-fret sans escale entre Toronto et Séoul ne seront pas exploités par l'entreprise de transport aérien désignée du Canada, soit à la date la plus rapprochée.

PROTOCOLE D'ENTENTE SUR LA CAPACITÉ

En vertu de l'accord concernant les services aériens intervenu entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Corée (l'"Accord") et signé aujourd'hui à Séoul, les deux gouvernements ont convenu de l'entente suivante :

Nonobstant le nombre de vols hebdomadaires qu'exploitent les entreprises de transport aérien désignées en vue d'assurer les services mixtes de passagers-fret, comme il est précisé dans la note 4 en bas de page des sections I et II de l'annexe de l'Accord, la capacité d'exploitation de chaque entreprise de transport aérien désignée est de trois vols B747, de cinq vols L1011 ou de cinq vols B767 par semaine, dans chaque sens, sous réserve d'un accord contraire conforme aux dispositions de l'article 9 de l'Accord.

Le présent protocole d'entente fait partie intégrante de l'Accord concernant les services aériens intervenu entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Corée et signé aujourd'hui à Seoul et entre en vigueur à sa signature.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en deux exemplaires, à Seoul ce 20eme jour de septembre 1989 en anglais, en français et en coréen, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement du Canada :

JOHN C. CROSBIE

Pour le Gouvernement de la République de Corée :

CHOI HO JOONG

캐나다 정부와 대한민국 정부간의
각자의 영역간 및 그 이원의 항공업무를 위한 협정

캐나다 정부와 대한민국 정부(이하 "채약당사국"이라 함)는,

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

각자의 영역간 및 그 이원의 항공운수업무를 개설, 운영하기 위한 협정을 체결할 것을 희망하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조

문맥상 다르게 해석되는 경우를 제외하고, 이 협정의 목적을 위하여,

가. "협약"이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약을 의미하며, 또한 동 협약 제 90조에 의거하여 채택된 부속서와 동 협약 제 90조 및 제 94조에 따른 부속서나 협약의 개정으로서 동 부속서 및 개정이 양 채약당사국에 의하여 채택된 경우에는 이를 포함한다.

나. "항공당국"이라 함은 캐나다의 경우, 운수성장관 및 캐나다 운수 위원회 또는 동 당국에 의하여 현재 행사되고 있는 직능을 수행할 권한을 부여받은 다른 당국이나 개인을 의미하며, 대한민국의 경우, 교통부장관 또는 동 장관에 의하여 현재 행사되고 있는 직능 또는 유사한 직능을 수행할 권한을 부여받은 개인이나 기관을 의미한다.

다. "협정"이라 함은 이 협정, 동 부속서 및 이 협정 또는 동 부속서의 개정을 의미한다.

라. "지정항공사"라 함은 부속서에 규정된 노선상의 항공업무 운영을 위하여 이 협정 제 3조에 따라, 일방 채약당사국이 타방 채약당사국에게 서면 통고에 의하여 지정하는 항공사를 의미한다.

- 마. "영역", "항공업무", "국제항공업무", "항공사" 및 "비운수목적 착륙"이라 함은 협약 제 2조 및 제 96조에 각기 정한 의미를 가진다.
- 바. "금지구역"이라 함은 협약 제 9조에 따라 관련 계약당사국에 의하여 모든 종류의 항공기에 대하여 그 상공에의 비행 또는 그를 관통하는 비행이 금지될 수 있는 지역 또는 그 상공을 의미한다.
- 사. "합의된 업무"라 함은 여객, 화물 및 우편물을 별개로 또는 공동으로 수송하기 위하여 이 협정 부속서에 명시된 노선상의 정기항공 업무를 의미한다.
- 아. "운임"이라 함은 여객, 수하물 및 화물 수송을 위하여 지불되어야 할 가격과 그러한 가격이 적용되는 조건을 의미하며, 이는 항공운송과 관련하여 항공기에 의하여 행하여지는 여타 업무에 대한 가격 및 조건을 포함하나, 우편물의 운송을 위한 보상 및 조건은 제외된다.
- 자. "기종변경"이라 함은 노선상의 일정구간은 이 협정 제 3조에 따라 동일 노선상의 다른 구간에 사용된 항공기와 수송력이 상이한 항공기가 운항하는 방식으로 지정항공사가 합의된 업무를 운영함을 의미한다.

제 2 조

1. 각 계약당사국은 타방 계약당사국에 대하여 타방 계약당사국의 지정 항공사가 이 협정 부속서에 명시된 노선에서 국제항공업무(이하 "명시노선"이라 칭함)를 개설하고 운영할 수 있도록 하기 위하여 이 협정에 명시된 권리를 부여한다.
2. 각 계약당사국은 타방 계약당사국에 대하여 이 협정 부속서에 달리 명시된 경우를 제외하고는 타방 계약당사국이 지정한 항공사에 의한 국제항공업무 수행을 위하여 아래의 권리를 부여한다.

- 가. 타방 계약당사국의 영역을 무착륙으로 비행하는 권리
- 나. 비운수목적으로 동 영역에 착륙하는 권리, 그리고
- 다. 명시된 노선을 운항하면서 여객, 화물 및 우편물의 국제 운수를 별개로 또는 공동으로 적재 또는 적하할 목적으로 동 영역의 제 지점에 착륙하는 권리

3. 이 협정 제 3조에 따라 지정된 항공사 이외의 각 계약당사국의 항공사도 또한 본조 제 2항의 가, 나호에 명시된 권리를 향유한다.

4. 본조 제 2항의 어떠한 규정도 일방 계약당사국의 지정항공사에 대하여 유효 또는 전세로 수송되고 목적지가 타방 계약당사국 영역내의 다른 지점인 여객, 화물 및 우편물을 타방 계약당사국의 영역에서 적재하는 특권을 부여하는 것으로 간주되지 아니한다.

제 3 조

1. 각 계약당사국은 특정노선에서 합의된 업무를 운영할 목적으로 타방 계약당사국에 대하여 1개 항공사를 외교공한으로 지정하고 이전에 지정된 항공사를 새로운 항공사로 대체할 권리를 가진다.

2. 타방 계약당사국의 항공당국은 지정통고를 받으면 본조 제 3항 및 제 4항의 규정에 따라 그 지정항공사에 대하여 지체없이 적절한 운항허가를 부여한다.

3. 일방 계약당사국의 항공당국은 타방 계약당사국의 지정항공사에 대하여 협약의 규정에 따라 국제항공업무 운영에 대하여 동 항공당국이 통상적으로 그리고 합리적으로 적용하는 법령에 규정된 조건들을 동 항공사가 이행할 능력이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

4. 각 계약당사국은 지정된 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사를 지정하는 계약당사국 또는 동 계약당사국의 국민에게 속하고 있지

아니하다고 인정하는 경우, 동 지정항공사에 대하여 이 협정 제 2조 제 2항 다호에 명시된 제 특권의 부여를 보류, 취소 또는 정지하거나 또는 그러한 특권의 행사를 위하여 필요하다고 보는 조건을 부과할 권리를 유보한다.

5. 각 계약당사국은 타방 계약당사국의 지정항공사가 특권을 부여하는 계약당사국의 법령을 준수하지 아니하는 경우 또는 이 협정에 규정된 조건에 따라서 운항하지 아니하는 경우에는, 운항허가를 취소하거나 또는 동 항공사에 의한 이 협정 제 2조 제 2항 다호에 명시된 특권의 행사를 정지하거나 또는 동 항공사에 의한 여사한 특권의 행사에 필요하다고 인정되는 조건을 부과할 권리를 가진다. 단, 즉각적인 취소, 정지 또는 조건의 부과가 그 이상의 법령집행을 방지하기 위하여 또는 항공운항의 안전상 불가결한 것이 아닌한, 이 권리는 이 협정 제 13조 및 제 14조에 따라 협의한 후에만 행사된다.

6. 본조 제 1항 및 제 2항의 규정에 따라 지정되고 허가받은 항공사는 이 협정 제 10조의 규정에 따라 결정된 운임이 동 업무에 관하여 유효하다는 조건하에서 합의된 업무의 운영을 전체적으로 또는 부분적으로 개시할 수 있다.

제 4 조

1. 각 계약당사국은 상호주의의 기초하에 타방 계약당사국의 지정항공사에 대하여, 국내법상 가능한 한 최대한도로, 오로지 합의된 업무를 수행하고 있는 타방 계약당사국 지정항공사의 항공기 운영 또는 수리와 관련하여 사용될 예정이거나 사용된 항공기, 연료, 운활유, 소모성 기술적 공급품, 엔진을 포함한 부속품, 정교 항공기 장비, 항공기 저장품(비행중 제한된 양으로 승객에게 판매하기 위한 주류, 담배 및 기타 물건 포함) 및 기타 물품에 대한 수입제한, 관세, 물품세, 검사료 및 기타 제 세급과 부과금을 면제한다. 또한 인쇄된 항공권, 항공좌물 운송장, 항공사의 표지가 실린 기타 인쇄물 및 동 지정항공사에 의하여 무료로 배부되는 통상의 홍보물에 대하여도 상기 관세 및 제 세급을 면제한다.

2. 본조에 의하여 부여되는 면제는 다음 각호의 경우에 본조 제 1항에 언급된 물품에 적용된다.

- 가. 타방 계약당사국의 지정항공사에 의하여 또는 동 항공사를 위하여 일방 계약당사국의 영역내에 반입된 경우
- 나. 타방 계약당사국의 영역내에 도착 또는 출발시 일방 계약당사국의 지정항공사의 항공기에 적재되어 있는 경우
- 다. 타방 계약당사국의 영역내에서 일방 계약당사국의 지정항공사의 항공기에 적재되어 합의된 업무수행에 사용될 예정인 경우

동 물품이 면제를 부여하는 계약당사국의 영역내에서 전부 사용되거나 소비되는지 여부를 불문한다. 단, 그러한 물품은 타방 계약당사국의 영역내에서 국내 사용이나 소비를 위하여 전용될 수 없으며 세관의 감시나 통제하에 둘 것을 요구할 수 있다.

3. 일방 계약당사국 지정항공사의 항공기에 적재된 정규 항공기 장비, 물건 및 공급품은 타방 계약당사국 세관당국의 승인하에서만 타방 계약당사국 영역내에 적하될 수 있다. 단, 그러한 경우에도 이러한 물품이 재수출되거나 세관규칙에 따라 별도로 처분될 때까지 상기 당국의 감시하에 둘 수 있다.

제 5 조

일방 계약당사국의 지정항공사는 다음의 조건에 따라서만 명시된 노선상의 어떠한 지점에서든 기종 변경을 할 수 있다.

- (1) 운항의 경제성에 비추어 정당시 될 것.
- (2) 항공사를 지정하는 계약당사국의 영역으로부터 더 먼거리의 구간에 사용된 항공기의 수송력이 더 가까운 거리의 구간에 사용된 항공기 수송력보다 크지 않을 것.

- (3) 수송력이 더 작은 항공기는 수송력이 더 큰 항공기에 연결된 때에만 운항하며 또한 그렇게 운항하도록 편성할 것. 수송력이 작은 항공기는 수송력이 더 큰 항공기로부터 이양되거나 또는 수송력이 더 큰 항공기로 이양될 교통의 운송을 목적으로 변경지점에 착륙할 것. 또한 그 수송력은 이러한 목적을 제 1차적으로 고려하여 결정하여야 할 것.
- (4) 적당한 직통 운송량이 있을 것.
- (5) 협정부속서에 의하여 달리 허용되지 아니하는 한, 항공사는 기종변경이 이루어지는 지점에서 발생하는 운송을 제공하는 것으로 광고 또는 기타 방법으로 공공대중에게 알리지 말것.
- (6) 타방 계약당사국의 영역내로 운항하는 여하한 1편의 항공기 운항과 관련하여, 그 항공사가 타방 계약당사국의 항공당국에 의하여 1편 이상 운항하도록 허가를 받은 경우를 제외하고는 그 타방 계약당사국의 영역으로부터는 단 1편만의 운항이 허용될 것.
- (7) 이 협정 제 9조의 규정은 기종변경에 관하여 체결되는 모든 약정을 규제할 것.

제 6 조

- 1. 국제항공에 종사하는 항공기의 자국 영역내 입국, 체류, 출국 또는 자국 영역 상공의 비행이나 상기 항공기의 운영 및 운항을 규율하는 일방 계약 당사국의 법령 및 절차는 타방 계약당사국의 지정항공사의 동 계약당사국 영역내 입국, 출국 및 체류 또는 동 영역 상공 비행시 준수되어야 한다.
- 2. 일방 계약당사국에 의하여 금지구역으로 선언된 구역에 있어서의 항공 업무의 운영은 동 계약당사국의 승인을 얻어야 한다.

3. 입국, 봉관, 통과, 이민, 여권, 관세 및 검역에 관한 일반 계약 당사국의 법령은 타방 계약당사국의 지정항공사 및 동 지정항공사의 승무원, 여객, 화물 또는 우편물에 의하여 또는 이들을 위하여 동 계약당사국 영역 통과, 입국, 출국 및 체류시에 준수되어야 한다.

4. 일반 계약당사국의 영역을 통과중인 여객은 간단한 통제 절차만 받는다. 직행 통과중인 수화물 및 화물은 관세 및 기타 유사한 과세로부터 면제된다.

5. 어떠한 계약당사국도 본조에 규정된 법령의 적용에 있어서 자국 항공사에 대하여 타방 계약당사국의 지정항공사에 비하여 어떠한 우대도 부여하지 아니한다.

제 7 조

1. 일반 계약당사국의 지정항공사는 상호주의의 기초하에 타방 계약당사국의 영역에 합의된 업무수행과 관련하여 요구되는 항공사 대표자와 영업, 운영 및 기술직원을 두는 것이 허용된다.

2. 이러한 직원 수요는, 지정항공사의 선택에 따라, 그 항공사 자체의 인원에 의하여 또는 타방 계약당사국의 영역내에서 활동 중이며, 또한 동 타방 계약당사국의 영역내에서 그러한 업무를 수행하도록 허가받은 어떠한 여타 조직, 회사 또는 항공사의 업무를 이용함으로써 충족될 수 있다.

3. 항공사 대표자 및 직원은 타방 계약당사국에서 시행중인 법령의 적용을 받는다. 그리고 각 계약당사국은 호혜의 기초에 입각하고 또한 최소한의 자연으로 그리고 국내법령에 허용된 범위내에서 필요한 취업허가, 방문비자 또는 기타 유사한 서류를 본조 제 1항에 언급된 항공사 대표자 및 직원에게 부여한다.

4. 양 계약당사국은, 가능한 범위내에서 그리고 국내법령에 따라, 자국의 관계 당국에 의하여 결정된 특별한 상황의 경우를 제외하고는 특정한 일시적인 의무 및 의무를 수행하는 인원에 대하여 취업허가 또는 기타 유사한 서류요건을 면제한다.

그러한 허가 또는 서류가 필요한 경우, 그러한 허가 또는 서류는 관계인의 동국 입국을 지연시키지 아니하도록 신속히 발급된다.

제 8 조

1. 일방 계약당사국이 발급하거나 또는 유효한 것으로 인정한 것으로서 계속 유효한 감항증명서, 자격증명서 및 면허증은 명시노선상에서 합의된 업무를 수행할 목적으로 타방 계약당사국에 의하여 유효한 것으로 인정된다. 단, 그러한 증명서 및 면허증은 협약에 의하여 확립된 기준에 따르고 또한 동 기준과 일치하게 발급되거나 유효한 것으로 인정된 것이어야 한다. 그러나 각 계약당사국은 자국 영역 상공의 비행목적으로 타방 계약당사국이 자국 국민에게 부여하였거나 또는 유효한 것으로 인정한 자격증명서 및 면허증을 인정하기를 거부할 권리를 유보한다.

2. 일방 계약당사국의 항공당국에 의하여 개인이나 지정항공사 또는 명시 노선상의 합의된 업무를 수행하는 항공기에 대하여 발급되고 상기 제 1항에 언급된 면허증 또는 증명서의 특권 또는 조건이 협약에 의하여 확립된 기준과의 차이를 허용하고 동 차이가 국제민간항공기구에 제출되었을 경우, 타방 계약당사국의 항공 당국은 본체의 관행이 수락될 수 있음을 입증토록 하기 위하여 이 협정 제 13조에 따라 일방 계약당사국의 항공당국과의 협의를 요청할 수 있다. 비행안전에 관한 문제에 있어서 만족할 만한 합의에 이르지 못할 경우 이는 이 협정 제 3조 적용의 근거를 구성한다.

제 9 조

1. 양 계약당사국의 지정항공사는 명시노선상에 있어서 합의된 업무를 운영함에 있어서 공정하고 균등한 기회를 가진다.

2. 각 계약당사국의 지정항공사는 합의된 업무를 운영함에 있어서 타방 계약당사국의 지정항공사가 동일 노선의 전부 또는 일부에서 제공하는 업무에 부당한 영향을 미치지 아니하도록 후자의 이익을 고려하여야 한다.

3. 계약당사국의 지정항공사에 의하여 제공되는 합의된 업무는 명시노선에서의 수송에 대한 일반의 요구와 합리적인 관계를 유지하여야 하며 또한 항공사를 지정한 계약당사국의 영역과 교통의 최종 목적지 국가들간의 여객, 화물 및 우편물의 운송에 대하여는 합리적인 하중요소에 따라 현재 및 합리적으로 예상되는 미래 소요량을 대처하는데 적합한 수송력의 공급을 제 1차적인 목적으로 삼아야 한다.

4. 항공사를 지정하는 계약당사국 이외의 국가의 영역에 있는 명시노선상의 제 지점에서 적재되고 적하되는 여객, 화물 및 우편물의 수송에 대한 공급은 다음과 같은 수송력에 관한 일반원칙에 따라 행한다.

- 가. 동 항공사를 지정한 계약당사국의 영역을 출발지나 목적지로 하는 수송 수요량
- 나. 항공기가 통과하는 지역에 있는 국가의 항공사에 의하여 개설된 여타의 수송업무들 고려한 동 지역의 수송 수요량 및
- 다. 직통 항공운항의 수요량

5. 명시노선상에 제공될 수송력은 본조에 설정된 제 원칙과 계약당사국의 항공당국의 승인을 받아 지정항공사간에 합의한다. 지정항공사간에 합의가 이루어지지 아니할 경우 동 문제는 계약당사국의 항공당국에 회부되며, 항공당국은 필요한 경우 이 협정 제 13조에 따라 이를 해결하기 위한 노력을 한다.

제 10 조

1. 타방 계약당사국의 영역을 목적지 및 출발지로하여 합의된 업무에 관한 운임은 운영비, 상당한 이윤, 업무의 성질, 사용자의 이익 및 적절하다고 생각될 경우 동일한 노선의 전부 또는 일부 구간을 운항하는 다른 항공사의 운임등을 포함하여 관련된 모든 요인을 적절하게 참작하여 합리적인 수준에서 정하여야 한다.

2. 운임은 계약당사국의 지정항공공간에 합의되어야 한다. 그러한 합의는 가능한 경우에는 언제나 국제항공운수협회의 국제운임조정기구를 통하여 이루어져야 한다. 각 지정항공사는 운임의 정당성 및 합리성에 대하여는 자기 자신의 항공당국에 대하여서만 책임진다.

3. 운임은 적어도 시행 제안일 45일 전에 계약당사국의 항공당국에 제출되고 접수되어야 한다. 특별한 경우에는 항공당국에 의하여 더 짧은 기간이 허용될 수 있다. 접수일로부터 30일 이내에 일방 계약당사국의 항공당국이 타방 계약당사국의 항공당국에 대하여 제출된 운임에 만족하지 아니하고 있다는 통보를 하지 아니하는 한 그러한 운임은 수락된 것으로 간주되며 제안된 운임에 언급된 날짜에 발효한다. 보다 짧은 운임제출기간이 항공당국에 의하여 수락되는 경우, 항공당국은 또한 불만족 통고기간을 30일 이내로 하기로 합의할 수 있다.

4. 본조 제 2항의 규정에 따라 운임이 결정될 수 없거나 본조 제 3항에 따라 불만족의 통고가 제출된 경우, 계약당사국의 항공당국은 이 협정 제 13조에 따라 협의를 가지고 상호간의 합의에 의하여 운임을 결정하기 위하여 노력하여야 한다.

5. 항공당국이 본조 제 3항에 의거하여 자신에게 제출된 운임에 관하여 동의하지 아니하거나 또는 제 4항에 의거한 운임의 결정에 합의를 보지 못할 경우에는, 여사한 분쟁은 이 협정 제 14조의 규정에 의거하여 해결된다.

6. 일방 계약당사국의 항공당국이 결정된 운임에 불만이 있을 경우 등 항공당국은 타방 계약당사국의 항공당국에 대하여 그렇게 통보해야 하며 지정항공사들은 필요한 경우 합의에 도달하도록 노력하여야 한다. 불만족 통고 접수일로부터 90일의 기간 이내에 본조 제 2항 및 제 3항의 규정에 따라 새로운 운임이 결정되지 못하면 본조 제 4항 및 제 5항에 명시된 절차가 적용된다.

7. 운임이 본조의 규정에 의거하여 확정되면, 확정된 운임은 본조 규정 또는 이 협정 제 14조의 규정에 의거하여 새로운 운임이 결정될 때까지 효력을 가진다.

8. 이 헌정 제 14조 제 3항의 규정에 의거한 경우를 제외하고는, 어떠한 운임도 일방 계약당사국의 항공당국이 등 운임에 대하여 불만이 있을 때에는 효력을 가지지 아니한다.

9. 양 계약당사국의 항공당국은 부과되고 징수된 운임이 자신들이 승인한 운임과 일치하고 할인되지 아니하도록 하기 위하여 노력하여야 한다.

10. 본조 전항의 제 규정의 적용에 영향을 미치지 아니하는 조건으로 지정 항공사들은 제 5 자유운수권을 행사하는 합의된 업무구간에 대하여 동일구간에 있어서 제 3 및 제 4 자유항공사에 의하여 적용되는 운임과 조화시키도록 허용된다. 제 5 자유항공사에 의하여 적용된 가격은 상기 제 3 및 제 4 자유항공사의 가격보다 낮아서는 아니되며 운임조건은 제 3 및 제 4 자유항공사의 운임조건보다 덜 제한적 이어서는 아니된다.

제 11 조

1. 각 지정항공사는 타방 계약당사국의 영역내에서 직접 또는 제당으로 대리점을 통하여 항공운수의 판매에 종사할 수 있다. 각 지정항공사는 자국 영역내의 통화로 또는 그 계약당사국의 외환법령에 따르는 조건하에 제당으로 자유롭게 환전할 수 있는 여타 국가의 통화로 운수를 판매할 수 있으며 어떠한 사람도 그 항공사가 판매를 위하여 수탁한 통화로 그러한 운수를 자유롭게 구매할 수 있다.

2. 타방 계약당사국의 외환관리법령에 따라 각 지정항공사는 타방 계약 당사국에서 발생한 지출액을 공제하고 정상적 영업활동으로 획득한 수입금을 청구 하는 대로 환전하여 본국에 송금할 수 있다. 환전 및 송금은 등 수입금에 대한 이천요청서 제출시 현재의 지불을 위하여 유효한 외환시장환율로써 제한없이 허용되어야 하며, 그러한 거래에 대하여 은행이 징수하는 정상적인 수수료 이외의 어떠한 요금도 부과하지 아니한다.

제 12 조

1. 각 계약당사국의 항공당국은 타방 계약당사국의 항공당국의 요청이 있으면 동 타방당사국에 대하여 합의된 업무의 운영을 검토하기 위하여 합리적으로 필요한 정기적인 또는 기타 통계자료를 제공하거나 동 당국의 지정항공사로 하여금 이러한 자료들 제공하게 하여야 한다. 동 통계자료는 동 교통의 최초 출발지와 최종목적지를 보여주는 명시노선상의 제 지점간에 있어서 동 항공당국의 지정항공사에 의하여 수송된 교통량에 관련된 통계자료들 포함하되 이러한 자료에만 한정되는 것은 아니다.

2. 통계자료 제공방법의 상세사항은 항공당국간에 합의하여야 하며, 일방 계약당사국 또는 양 계약당사국의 지정항공사가 합의된 업무에 대하여 전체적으로 또는 부분적으로 운항을 개시한 이후 지체없이 이행되어야 한다.

제 13 조

1. 긴밀한 협조정신으로 계약당사국의 항공당국은 이 협정 규정의 이행 및 만족스러운 준수를 확보하기 위하여 상호간에 수시로 협의한다.

2. 그러한 협의는 계약당사국에 의하여 달리 합의되지 아니하는 한 그러한 요청을 받은 날로부터 60일 이내에 개시되어야 한다.

제 14 조

1. 이 협정의 해석 또는 적용과 관련하여 계약당사국간에 어떠한 분쟁이 발생하는 경우에는 계약당사국은 우선 교섭에 의하여 동 분쟁을 해결하도록 노력해야 한다.

2. 계약당사국이 교섭에 의한 해결에 도달하지 못할 경우에는, 어떤 중재인 또는 중재기구에 결정을 위하여 등 분쟁을 부락하도록 합의할 수 있다. 또는 일방 계약당사국의 요청으로 3명의 중재인으로 구성되는 중재재판소에 등 분쟁을 해소할 수 있으며 각 계약당사국이 1명씩의 중재인을 임명하고 제 3의 중재인은 각 계약당사국이 임명한 2명의 중재인에 의하여 지명된다. 각 계약당사국은 일방 계약당사국이 분쟁의 중재를 요청하는 통고될 외교경로를 통하여 타방 계약당사국으로부터 받는 날로부터 60일 이내에 중재인을 임명하여야 한다. 제 3의 중재인은 상기 2명의 중재인이 임명된 날로부터 60일 이내에 지명되어야 한다. 일방 계약당사국이 지명된 기간내에 중재인을 임명하지 못하거나 또는 제 3의 중재인이 합의되지 않는 경우, 일방 계약당사국은 국제민간항공기구 이사회 의장에게 필요에 따라 중재인 또는 중재인들을 지명하여 주도록 요청할 수 있다. 그러한 경우 제 3의 중재인은 제 3국가의 국민이어야 하며 중재기구의 의장 역할을 하여야 한다.

3. 계약당사국은 본조 제 2항에 의거한 어떠한 결정에도 따라야 한다.

4. 일방 계약당사국이 본조 제 2항에 의거한 결정에 따르지 아니하는 경우 그 동안에는, 타방 계약당사국은 불이행하는 계약당사국 또는 불이행하는 지정 항공사에 대하여 이 협정에 의하여 부여한 모든 권리와 특권을 제한, 보류 또는 취소할 수 있다.

제 15 조

1. 일방 계약당사국이 이 협정의 규정을 개정하는 것이 바람직하다고 보는 경우에는, 동 계약당사국은 언제든지 이 협정을 개정할 목적으로 타방 계약당사국과의 협의를 요청할 수 있다. 그러한 협의는 동 요청일로부터 60일 이내에 개시되어야 한다. 합의된 개정안은 외교각서 교환에 의하여 확인된 후 발효한다.

2. 일반 다자간 항공협약이 양 계약당사국에 대하여 발효하는 경우, 그러한 협약 규정이 우선한다. 이 협정을 다자간 협약 규정과 일치시키기 위하여 동 협정이 어느 정도로 개정되어야 하는지를 결정하기 위하여 본조 제 1항에 따라 협의할 행할 수 있다.

제 16 조

일방 계약당사국은 외교경로를 통하여 서면으로 이 협정 종료결정을 언제든지 타방 계약당사국에게 통고할 수 있다. 동 통고는 동시에 국제민간항공기구에도 전달되어야 한다. 이 협정은 타방 계약당사국에 의하여 종료통고가 접수된 날로부터 1년의 기한이 경과하기 이전에 협정종료 통고가 상호 합의에 의하여 철회되지 아니하는 한 동기간 경과후에 종료한다. 타방 계약당사국에 의한 접수의 확인이 없는 경우, 동 통고는 국제민간항공기구가 이를 접수한 날로부터 14일 후에 접수된 것으로 본다.

제 17 조

1. 국제법상의 권리와 의무에 따라 계약당사국은 불법적인 간섭행위에 대하여 민간항공의 안전을 상호 보호하여야 할 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다.

2. 국제법상의 권리와 의무의 일반성을 제한함이 없이, 계약당사국은 특히 1963년 9월 14일 동경에서 서명된 항공기내에서 범한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약, 1970년 12월 16일 예이그에서 서명된 항공기의 불법납치 억제를 위한 협약 및 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약의 제 규정에 따라 행동하여야 한다.

3. 계약당사국은 민간항공기의 불법납치 행위, 그러한 항공기, 여객, 승무원, 공항 및 항공시설의 안전에 반하는 기타 불법행위, 그리고 민간항공의 안전에 대한 기타의 모든 위협을 방지하기 위하여 요청을 받는 즉시 상호간에 모든 가능한 지원을 제공하여야 한다.

4. 계약당사국은 국제민간항공기구에 의하여 결정되고 국제민간항공협약 부속서로서 지정된 항공안전규정이 자국에 적용되는 범위내에서 동 규정에 따라 행동하여야 한다. 계약당사국은 자국에 등록된 항공기 운항자, 주 영업소 또는 주소가 자국 영역내에 있는 항공기 운항자, 그리고 자국 영역에 있는 공항운영자들에 대하여 그러한 항공안전규정에 따라서 행동하도록 요구하여야 한다.

5. 각 계약당사국은 자국의 항공기 운항자가 타방 계약당사국의 영역에 입국, 동 영역으로부터 출발, 또는 동 영역내의 체재와 관련하여 타방 계약당사국이 요구하고 있는 상기 제 4항에 언급된 항공안전규정을 준수하도록 하는 데에 동의한다. 각 계약당사국은 자국 영역내에서 항공기를 보호하고 탑승 및 적재 전 또는 탑승 및 적재 중에 여객, 승무원, 휴대품, 수화물, 화물 및 항공기내 저장품을 검사하기 위하여 적절한 조치가 효과적으로 취하여지도록 한다.

6. 각 계약당사국은 어떤 특정한 위협에 대처하기 위하여 타방 계약당사국으로부터 합리적이고 특별한 보안조치를 취하여 주도록 요청을 받을 경우에는 동 요청을 호의적으로 고려한다.

7. 제 13조 제 1항에 따라 일방 계약당사국의 항공당국은 동 계약당사국의 영역을 복적지로 하는 비행과 관련하여, 호혜적인 기초 위에서, 항공기 운항자에 의하여 수행되는 보안조치를 평가할 목적으로 타방 계약당사국의 항공당국을 방문할 수 있으며, 각 계약당사국은 타방 계약당사국의 이러한 요청에 대하여 호의적인 고려를 부여하여야 한다.

8. 타방 계약당사국이 본조의 규정으로부터 일탈하였다고 믿을 만한 합리적인 근거를 일방 계약당사국이 보유하고 있을 때, 일방 계약당사국은 타방 계약당사국과의 즉각적인 협의를 요청할 수 있다. 만족스러운 합의에 도달하지 못할 경우 이는 이 협정 제 3조의 적용을 위한 근거를 구성하게 된다.

9. 민간항공기 불법납치 또는 그러한 항공기, 여객 및 승무원, 공항 또는 항공시설의 안전에 대한 기타 불법행위 등의 사건 또는 등 위협이 발생하는 경우, 계약당사국은 그러한 사건 또는 등 위협을 신속하고 안전하게 종결하기 위하여 통신 및 기타 적절한 조치를 용이하게 함으로써 상호 협조하여야 한다.

제 18 조

1. 일방 계약당사국이 자국의 통제하에 있는 공항 및 기타시설 사용에 대하여 타방 계약당사국의 지정항공사에 부과하거나 또는 부과되도록 허용하는 수수료는 최혜국 대우를 받는 국가의 항공사나 또는 국제항공업무에 종사하는 그 일방 계약당사국의 어떠한 자국 항공사가 그러한 공항 및 시설의 사용에 대하여 지불하는 수수료보다 높아서는 아니된다.

2. 각 계약당사국은 자국의 권한있는 수수료 부과 당국과 역무 및 시설을 이용하는 지정항공사간의 협의를 권장하며 가능한 경우에는 항공사 대표 기구들 통하여 이를 권장한다. 이용자의 수수료를 변경하기 위한 어떠한 제안도 이용자들이 동 변경전에 그들의 견해를 밝힐 수 있도록 합리적인 통고가 이용자에게 행하여져야 한다.

3. 어떠한 계약당사국도 자국의 통제하에 있는 공항, 항공로, 항공교통 업무 및 편편시설 이용에 있어서 유사한 국제항공업무에 종사하고 있는 타방 계약당사국의 항공사보다도 자국 항공사 또는 어떠한 다른 항공사에 우대를 부여하지 아니한다.

제 19 조

1. 이 협정의 제 4, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 17, 18 및 20조에 명시된 제 규정은 타방 계약당사국의 영역을 목적지 또는 출발지로 하여 일방 계약당사국의 항공사가 운항하는 전세기비행 및 그러한 비행을 운항하는 항공사에도 또한 적용된다.

2. 본조 제 1항의 규정은 항공사의 전세기비행 운항권리 및 그러한 운항 조직에 관여된 항공사 또는 기타 당사자의 행동을 규율하는 국내법령에 영향을 미치지 아니한다.

제 20 조

이 협정에 따라 일방 계약당사국의 지정항공사가 국제운수에 있어서의 항공기 운영으로부터 얻는 이윤에 관하여는 계약당사국은 1974년 11월 15일 양국간에 발효된 대한민국 정부와 캐나다 정부간의 국제운수에 있어서의 선박 및 항공기의 운항에 의한 소득에 대한 이중과세의 회피를 위한 협정의 관련규정 또는 동 개정에 따라 행동한다.


제 21 조

1. 이 협정은 서명일에 발효한다.
2. 이 협정과 동 개정은 국제민간항공기구에 등록된다.

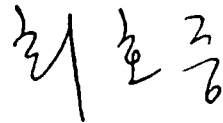
이상의 증거로, 아래 서명자는 그들 각자의 정부로부터 정당히 권한을 위임받아 이 협정에 서명하였다.

1989년 9월 20일 서울 에서 동등히 정본인 영어, 불어 및 한국어로 2부씩 작성하였다.

캐나다 정부를 위하여



대한민국 정부를 위하여



부 속 서

제 1 절

캐나다의 지정항공사가 운항할 노선

출발지점

한국내 지점

이원지점

캐나다내 제 지점

서울

캐나다가 지정할 제 지점

- 주: 1. 캐나다가 지정할 이원 제 지점은 마닐라, 쿠알라룸푸르, 싱가포르
뵘베이로 제한된다. 네번째 이원지점은 한국의 지정항공사가 몬트리올에
운송을 개시할 때 여객/객화의 수송이 가능하다.
2. 화물전용편 운항은 세계 일주노선의 일부로 태평양 경유 또는 동쪽으로
또는 함께 양 방향으로 운항할 수 있다. 화물전용수송을 위하여 지정된
지점은 여객/객화 수송을 위하여 지정된 지점과 다를 수 있고 동시에
4개 지점을 초과할 수 없다.
3. 통과운수는 동일편으로 수송되는 한 서울을 경유하여 수송될 수 있다.
자체도중체류는 허용된다.
4. 제 9조의 규정에 따라 달리 합의된 경우를 제외하고는 여객/객화 수송을
위한 공급은 편도 주간 4편을 초과할 수 없으며, 화물전용수송을 위한
공급은 주간 편도 DC8 화물기 2회 또는 B747 화물기 1회를 초과할
수 없다.
5. 지정된 지점은 한국 항공당국에 60일전 통고로 변경이 가능하다.
6. 지정된 어느 지점 또는 모든 지점은 출발지점이나 목적지점이 캐나다에
있는 한, 지정항공사의 선택에 따라 운항을 생략할 수 있다.

제 2 절

한국의 지정항공사가 운항할 노선

출발지점

캐나다내 지점

이원지점

한국내 제 지점

밴쿠버, 토론토
몬트리올

한국이 지정할 제 지점

- 주: 1. 한국이 지정할 제 지점은 캘리포니아, 플로리다 및 토론토-뉴욕을 제외한 미합중국 대륙, 푸에르토리코를 제외한 카리브해역 및 베네수엘라를 제한된다.
2. 여객/객화 수송을 위하여 지정된 지점은 동시에 2개를 초과할 수 없다. 화물전용 수송을 위하여 지정된 지점은 여객/객화 수송을 위하여 지정된 지점과 다를 수 있고, 동시에 4개 지점을 초과할 수 없다.
3. 통과운수는 동일편으로 수송되는 한 캐나다내 제 지점을 통하여 수송될 수 있다. 자체도중체류는 캐나다내 지점간을 제외하고 허용된다.
4. 제 9조의 규정에 따라 달리 합의된 경우를 제외하고는 여객/객화 수송을 위한 공급은 편도 주 4회를 초과할 수 없으며 화물전용 수송을 위한 공급은 주간 편도 DC8 화물기 2회 또는 B747 화물기 1회를 초과할 수 없다.
5. 지정된 지점은 캐나다 항공당국에 60일전 통고로 변경될 수 있다.
6. 지정된 어느 지점 또는 모든 지점은 출발지점이나 목적지점이 한국에 있는 한, 지정항공사의 선택에 따라 운항을 생략할 수 있다.
7. 토론토에의 여객/객화 직항수송은 1989년 10월 27일까지 또는 캐나다의 지정항공사가 토론토-서울간 직항 여객/객화 수송을 개시할 때까지 중에서 앞서는 시기까지 개시할 수 없다.

공급에 관한 양해각서

금일자로 **서울** 에서 서명된 캐나다 정부와 대한민국 정부간의 항공 운수물 위한 협정(이하 협정)에 추가하여 양국 정부는 다음과 같은 양해에 도달하였다.

협정의 부속서 제 1절 주 4 및 제 2절 주 4에 명시된 지정항공사의 여객 /객화 수송을 위한 주간 편수에도 불구하고, 각 지정항공사의 공급은 협정 제 9조의 조항에 따라 달리 합의된 경우를 제외하고는 편도 B747 주 3회 또는 L1011 주 5회 또는 B767 주 5회로 한다.

이 양해각서는 캐나다 정부와 대한민국 정부간의 항공운수에 관한 협정의 불가분의 일부를 구성하며 금일자로 **서울** 에서 서명되었고 서명일에 발효한다.

이상의 증거로, 아래 서명자는 그들 각자의 정부로부터 정당히 권한을 위임받아 이 협정에 서명하였다.

1989년 9 월 20 일 **서울** 에서 동등히 정본인 영어, 불어 및 한국어로 2부씩 작성하였다.

캐나다 정부를 위하여

대한민국 정부를 위하여

