

No. 49703*

**Republic of Korea
and
Nepal**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Korea and His Majesty's Government of Nepal (with annex). Kathmandu, 21 September 2004

Entry into force: *18 March 2005 by notification, in accordance with article 20*

Authentic texts: *English, Korean and Nepali*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Republic of Korea, 6 July 2012*

*No UNTS volume number has yet been determined for this record. The Text(s) reproduced below, if attached, are the authentic texts of the agreement /action attachment as submitted for registration and publication to the Secretariat. For ease of reference they were sequentially paginated. Translations, if attached, are not final and are provided for information only.

**République de Corée
et
Népal**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal (avec annexe). Katmandou, 21 septembre 2004

Entrée en vigueur : *18 mars 2005 par notification, conformément à l'article 20*

Textes authentiques : *anglais, coréen et népalais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *République de Corée, 6 juillet 2012*

* Numéro de volume RTNU n'a pas encore été établie pour ce dossier. Les textes reproduits ci-dessous, s'ils sont disponibles, sont les textes authentiques de l'accord/pièce jointe d'action tel que soumises pour l'enregistrement et publication au Secrétariat. Pour référence, ils ont été présentés sous forme de la pagination consécutive. Les traductions, s'ils sont inclus, ne sont pas en form finale et sont fournies uniquement à titre d'information.

[ENGLISH TEXT – TEXTE ANGLAIS]

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA
AND
HIS MAJESTY'S GOVERNMENT OF NEPAL**

The Government of the Republic of Korea and His Majesty's Government of Nepal (hereinafter referred to as "Contracting Parties");

Reaffirming their adherence to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944; and

Desiring to conclude an agreement relating to air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- (a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of Nepal, the Ministry of Culture, Tourism and Civil Aviation or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said authorities and, in the case of the Republic of Korea, the Minister of Construction and Transportation or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said authorities;
- (b) "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided;
- (c) "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for Non-traffic Purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (d) "Capacity" in relation to an aircraft means the pay-load of that aircraft available on a route or section of a route; and "Capacity" in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency (number of flights operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route);
- (e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:

- (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
- (ii) any annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, in so far as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (f) "Designated Airline" means any airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (g) "Tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo (excluding mail) on scheduled air services and the conditions under which such price applies;
- (h) "Territory" in relation to a Contracting Party means the land areas, territorial waters and air space above them under the sovereignty of that Contracting Party; and
- (i) "Prohibited area" means the area and the air space above the 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 12 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - (c) to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, cargo or mail separately or in combination, in scheduled international air services.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in one point of the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization of Airlines

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

2. On receipt of such designation, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall grant to the airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services, provided that:

- (a) substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and
- (b) the designated airlines are qualified to meet the conditions under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application.

3. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall, subject to the provisions of this Article, without delay, grant to the designated airline of the other Contracting Party the appropriate operating authorizations.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, 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. Upon receipt of such authorizations pursuant to paragraph 2 above the designated airline may begin at any time to operate agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Revocation and Suspension of Rights

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating authorizations of the designated airline of the other Contracting Party where:

- (a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) that airline has failed to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party; or
- (c) that airline has failed to comply with the provisions of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs (b) and (c) of paragraph 1 of this Article, such rights shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

Applicability of Laws and Regulations

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

2. The laws and regulations of the one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircrafts, including regulations relating to entry, clearance, emigration and immigration, passports, currency, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline of the other Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.

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

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

ARTICLE 6

Taxes, Customs Duties and Other Charges

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, and tobacco, which are on board such aircraft, shall be exempted from all customs duties, fees and other duties or taxes not based on the cost of services provided, on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. The following shall also be exempted from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of services provided:

- (a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party, and taken on board, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, for use on board aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts, including engines, introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party; and
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The regular airborne equipment as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 7

Operation of Agreed Services

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. The capacity to be provided and the frequency of services to be operated shall be determined by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. In order to meet unexpected or temporary traffic demands on the routes listed in the Annex to this Agreement, the designated airlines of both Contracting Parties shall agree between themselves on suitable measures to meet the temporary increase in traffic. They shall report immediately thereon to the Aeronautical Authorities of their respective countries and obtain permission for implementation of the measures to be taken.

4. In operating the agreed services the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

5. The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party

designating the airline, and the carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline shall be of supplementary character. The right of such airline to carry traffic between points of the specified routes located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised in the interests of the orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:

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

ARTICLE 8

Tariffs

1. In fixing tariffs on any agreed services due account shall be taken of all factors, such as cost of operation, reasonable profit, the characteristics of routes and the tariff recommended by the International Air Transport Association.
2. The tariffs charged by the designated airline of each Contracting Party on the specified routes, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties.
3. The tariffs so agreed, according to paragraph 2 of this Article, shall be submitted for the approval of the respective Aeronautical Authorities at least 30 (thirty) days before the proposed date of their introduction.
4. If no agreement has been reached between the designated airlines in accordance with paragraph 2 of this Article, or if the Aeronautical Authorities of one of the Contracting Parties do not consent to the tariffs submitted for their approval in accordance with paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall by consultation fix these tariffs for routes or parts thereof on which there is disagreement or lack of consent.

5. No new or amended tariffs shall come into effect unless they are approved by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties in accordance with paragraph 3 of this Article or determined in accordance with paragraph 4 of this Article. Pending determination of tariffs in accordance with this Article, the tariffs already in force shall prevail.

ARTICLE 9

Recognition of Certificates and Licences

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 air services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights above its territory, certificates of competency and licenses granted to its nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 10

Establishment of Airline Representative Offices

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.
2. The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 of this Article shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned.

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air service in the territory of the other Contracting Party directly and, in its discretion, through its agents. Such airline shall have the rights to sell such service, and any person shall be able to purchase such service freely subject only to compliance with such national laws, concerning foreign exchange as may be in force.
2. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country local revenues in excess of sums locally disbursed in accordance with the national laws of the other Contracting Party.

ARTICLE 12

Prohibited Area

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

ARTICLE 13

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and any other multilateral agreement governing civil aviation security to which both Contracting Parties are member states.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful

acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. For this purpose, they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 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 or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, 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 14

Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the Standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the State of the other Contracting Party, may, while within the territory of the State of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the Standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 15

Provision of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the points of embarkation and disembarkation of such traffic.

ARTICLE 16

Amendments

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of 60 (sixty) days from the date the other Contracting Party receives the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. The agreement reached following such consultation shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. In the event of the conclusion of a multilateral convention or agreement concerning air transport to which both Contracting Parties adhere, this Agreement shall be modified to conform with the provisions of such convention or agreement.

ARTICLE 17

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation between themselves.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall 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, provided that such arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. The third arbitrator shall act as the president of the arbitral tribunal. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of 60 (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 by such tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 (sixty) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, and each Contracting Party shall pay a moiety of the expenses of the arbitral tribunal unless the tribunal decides otherwise.

4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a 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 relevant designated airline of the Contracting Party.

ARTICLE 18

Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall be terminated one year after the date of receipt of notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement before the expiration of the period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 19

Registration

This Agreement, including any amendments thereto, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of an exchange of diplomatic notes confirming that all legal requirements of each Contracting Party for its entry into force have been completed.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized for this purpose by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at *Kathmandu* on this *21st* day of *September, 2004*, in duplicate in the Korean, Nepali and English languages, all texts being equally authentic. In the case of divergence in interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF KOREA

박상훈

FOR HIS MAJESTY'S
GOVERNMENT OF NEPAL

Karna W. Devkota

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

- I. Routes to be operated by the airlines designated by the Government of the Republic of Korea:

<u>Point of Origin</u>	<u>Intermediate(d) Point</u>	<u>Destination Point</u>	<u>Beyond Points</u>
Seoul	Bangkok	Kathmandu	To be specified later

- II. Routes to be operated by the airlines designated by His Majesty's Government of Nepal:

<u>Point of Origin</u>	<u>Intermediate(d) Point</u>	<u>Destination Point</u>	<u>Beyond Points</u>
Kathmandu	Shanghai	Seoul	To be specified later

- III. The designated airlines of each Contracting Party may, if they so desire, on all or any flights, omit one or more of the points on a specified route, provided that the point of origin of such route lies in the territory of the Contracting Party that has designated the airlines.
- IV. The designated airlines of each Contracting Party may make stops at a combination of the specified points which may be served in any order either before or after stopping at the point of destination, provided that the agreed services on this route begin at a point of origin in the territory of each Contracting Party.
- V. The designated airlines of each Contracting Party may exercise own stop-over traffic rights at the intermediate point. The own stop-over traffic rights shall not be exercised as fifth freedom traffic rights at the intermediate point.

[KOREAN TEXT – TEXTE CORÉEN]

대한민국 정부와 네팔왕국 정부간의
항공업무협정

대한민국 정부와 네팔왕국 정부(이하 "당사자"라 한다)는,

1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약을 준수함을 재확인하고,

각자의 영역간 항공업무에 관한 협정을 체결하기를 희망하며,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 정 의

이 협정의 목적상 달리 언급되지 아니하는 한,

- 가. "항공당국"이라 함은 대한민국의 경우에는 건설교통부장관, 또는 동 당국에 의하여 현재 행사되는 기능을 수행하도록 권한을 부여받은 모든 개인 또는 기관을, 그리고 네팔의 경우에는 문화관광항공부장관, 또는 동 당국에 의하여 현재 행사되는 기능을 수행하도록 권한을 부여받은 모든 개인 또는 기관을 말한다.
- 나. "부속서"라 함은 이 협정의 부속서 또는 이 협정 제15조의 규정에 따라 개정된 부속서를 말한다. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 구성하며, 협정에 대한 모든 언급은 달리 규정되는 경우를 제외하고는 부속서에 대한 언급을 포함한다.
- 다. "항공업무", "국제항공업무", "항공사" 및 "비운수적 목적의 착륙"은 협약 제96조에서 이들에게 각각 부여된 의미를 가진다.
- 라. 항공기와 관련한 "수송력"이라 함은 어느 노선 또는 그 노선의 일부에서 이용가능한 동 항공기의 적재량을 의미하며, 합의된 업무와 관련한 "수송력"이라 함은 그러한 업무에 사용되는 항공기의 수송력에 대하여 (일정기간동안 어느 노선 또는 그 노선의 일부에 운항되는) 동 항공기의 운항회수를 곱한 것을 말한다.
- 마. "협약"이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약을 말하며, 다음 각목을 포함한다.

- (1) 협약 제94조 가목의 규정에 의하여 발효되고 양 계약당사자에 의하여 비준된 협약의 개정
- (2) 협약 제90조의 규정에 의하여 채택된 부속서 또는 협약의 개정 중 일정 시점에서 양 계약당사자에 대하여 유효한 것
- 바. “지정항공사”라 함은 이 협정 제3조에 따라 지정되고 허가가 부여된 항공사를 말한다.
- 사. “운임”이라 함은 정기항공업무에서 승객, 수하물 및 화물(우편물 제외)의 수송을 위하여 지불되는 요금과 그러한 요금이 적용되는 조건을 말한다.
- 아. 계약당사자와 관련한 “영역”이라 함은 계약당사자의 주권 아래 있는 영토와 그에 인접하는 영해 및 영공을 말한다.
- 자. “비행금지구역”이라 함은 협약 제12조에 따라 당해 계약당사자에 의하여 어떠한 종류의 항공기에 대하여도 상공 및 통과 비행의 금지가 부과될 수 있는 구역 및 그 상공을 말한다.

제 2 조 권리의 부여

1. 각 계약당사자는 이 협정의 부속서에 명시된 노선에서 정기국제항공업무를 개설하기 위하여 이 협정에 명시된 권리를 타방계약당사자에게 부여한다. 이러한 업무 및 노선은 이하 각각 “합의된 업무” 및 “특정 노선”이라 한다.

2. 이 협정의 규정에 따라 각 계약당사자의 지정항공사는 특정노선의 합의된 업무를 운영함에 있어 다음 각목의 권리를 가진다.

가. 타방계약당사자의 영역을 통과하는 무착륙 비행

나. 타방계약당사자의 영역 안에서의 비운수적 목적의 착륙

다. 국제항공업무상의 여객·화물 또는 우편물을 각각 또는 혼합하여 적재하거나 하륙하기 위하여 이 협정의 부속서에 규정된 타방계약당사자의 영역 안의 지점에서의 착륙

3. 이 조 제2항의 어떠한 규정도 유상으로 운송되고 타방계약당사자의 영역 안의 다른 지점을 목적지로 하는 여객, 화물 또는 우편물을 타방계약당사자의 영역 안의 지점에서 적재할 수 있는 권리를 일방계약당사자의 지정항공사에 대하여 부여하는 것으로 보지 아니한다.

제 3 조 항공사의 지정 및 허가

1. 각 계약당사자는 특정 노선에서 합의된 업무를 운영할 목적으로 하나 또는 복수의 항공사를 서면으로 지정하고 이러한 지정을 취소 또는 변경할 권리를 가진다.

2. 이러한 지정통고를 받으면 타방계약당사자의 항공당국은 동 지정항공사에 대하여 다음 각목을 조건으로 적절한 운항허가를 부여한다.

가. 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 그 지정항공사를 지정하는 계약당사자 또는 그 계약당사자의 국민에게 속할 것

나. 지정항공사가 신청을 고려하는 계약당사자에 의하여 국제항공업무에 통상적으로 적용되는 법령에 규정된 조건들을 만족시킬 자격을 갖출 것

3. 각 계약당사자의 항공당국은 이 조의 규정에 따라 지체 없이 타방계약당사자의 지정항공사에 대해 적절한 운항허가를 한다.

4. 각 계약당사자는 지정항공사들에 대한 실질적 소유나 실효적 지배가 그 지정항공사를 지정하는 계약당사자 또는 그 계약당사자의 국민에 속하여 있음을 확신하지 못하는 경우에는, 이 조의 제2항에 언급된 운항허가의 부여를 거부하거나, 지정항공사들이 이 협정의 제2조에 명시된 권리를 행사하는데 필요한 것으로 보는 조건을 부과할 권리는 가진다.

5. 위 제2항에 따라 그러한 허가를 접수하는 즉시 지정항공사는 이 협정의 적용가능한 규정들을 준수하는 것을 조건으로 언제라도 전체적으로 또는 부분적으로 합의된 업무의 운영을 시작할 수 있다.

제 4 조 권리의 취소 및 정지

1. 각 계약당사자는 다음 각목의 경우 타방계약당사자의 지정항공사에 대하여 운항허가를 취소·정지·제한하거나 조건을 부과할 권리를 가진다.

- 가. 지정항공사에 대한 실질적 소유과 실효적 지배가 항공사를 지정하는
 계약당사자 또는 그 계약당사자의 국민에게 속하지 아니한 경우
- 나. 지정항공사가 전기 계약당사자의 법령을 준수하지 아니하는 경우
- 다. 지정항공사가 이 협정의 규정을 준수하지 아니하는 경우

2. 이 조 제1항에 언급된 취소, 정지 또는 조건의 부과의 즉각적인 실시가 이 조 제1항의 나목 및 다목에 대한 더 이상의 불이행을 방지하기 위하여 필요 불가결하지 아니하는 한, 그러한 권리는 타방계약당사자와 협의한 이후에만 행사 된다.

제 5 조 법령의 적용

1. 국제 항행에 사용되는 항공기의 자국 영역에의 입국 또는 출국이나 그 항공기의 자국 영역에서의 운영이나 항행과 관계되는 법령은 타방계약당사자의 지정항공사의 항공기에 적용되며, 전기 계약당사자의 영역 안으로의 입국 또는 출국시와 체류중에 타방계약당사자의 지정항공사의 항공기에 적용된다.

2. 입국·통관·이민·여권·통화·세관 및 검역과 관련한 규정을 포함한 여객·승무원·화물 또는 우편물의 자국 영역 안으로의 입국·체류 또는 출국과 관계되는 일방계약당사자의 법령은 전기 계약당사자의 영역 안으로의 입국·출국 또는 체류중에 타방계약당사자의 항공사에 의하여 또는 타방계약당사자의 항공사의 여객·승무원·화물 또는 우편물을 대신하여 적용된다.

3. 각 계약당사자의 영역을 통과하는 승객은 매우 단순화된 통제만을 받는다. 직접 통과하는 수하물과 화물은 관세 및 그 밖의 유사한 세금으로부터 면제 된다.

4. 각 계약당사자는 이 조에 규정된 법령의 적용에 있어서 타방계약당사자의 지정항공사와 관련하여 자국 항공사에게 어떠한 특혜도 부여하지 아니한다.

제 6 조

세금, 관세 및 그 밖의 과징금

1. 각 계약당사자의 지정항공사에 의하여 국제항공업무에 운영되는 항공기와 동 항공기에 적재된 정규 장비·연료·윤활유·소모성 기술 공급품·엔진을 포함하는 부품 및 식품·주류·담배를 포함하나 이에 한정되지 아니하는 항공기 저장품은 그러한 장비와 공급품이 항공기에 적재되어 있는 경우에는 타방계약당사자의 영역에의 반입시 모든 관세·검사료 및 그 밖에 이와 비슷한 부과금 또는 제공된 용역에 기초하지 아니한 세금으로부터 면제된다.

2. 제공된 용역에 기초한 부과금을 제외하고는, 다음 각목의 경우에도 이 조 제1항에 언급된 관세·검사료 및 부과금이 면제된다.

가. 일방계약당사자의 권한있는 당국이 설정한 범위 안에서 동 계약당사자의 영역 안에 반입되거나 공급되고, 타방계약당사자의 지정항공사의 국제항공업무에 종사하는 항공기에 적재되어 사용되는 항공기 저장품

나. 타방계약당사자의 지정항공사의 국제항공업무에 사용되는 항공기의 정비 또는 보수를 위하여 일방계약당사자의 영역 안으로 반입되는 엔진을 포함한 부품

다. 항공기에 적재되어 타방계약당사자의 영역의 상공 운항구간에 일부가 사용되는 경우를 포함하여, 타방계약당사자의 지정항공사의 국제항공업무에 사용되는 항공기에서의 사용을 위하여 일방계약당사자의 영역 내로 반입되거나 공급되는 연료·윤활유 및 소모성 기술공급품

3. 이 조 제1항과 제2항에 언급된 장비와 공급품은 적절한 당국의 감독 또는 통제 하에 보관되도록 요청될 수 있다.

4. 어느 일방계약당사자의 항공기에 탑재된 정규 항공장비와 물품 및 고급품은 타방계약당사자의 세관당국의 허가가 있는 경우에 한하여 타방계약당사자의 영역 안에서 하류될 수 있다. 그러한 경우 장비·물품 및 공급품은 재반출되거나 세관 규정에 따라 달리 처분될 때까지 그 세관당국의 감시 하에 둘 수 있다.

제 7 조 합의된 업무의 운영

1. 양 계약당사자의 지정항공사들이 특정 노선에서 합의된 업무를 운영함에 있어서 공정하고 균등한 기회가 부여된다.

2. 제공되는 수송력과 운영되는 운항회수는 양 계약당사자의 항공당국에 의하여 결정된다.

3. 이 협정 부속서에 규정된 노선에서의 예기치 아니하거나 일시적인 운송 수요에 부응하기 위하여 양 계약당사자의 지정항공사들은 일시적인 수요 증가에 부응하기 위하여 적절한 조치들에 관하여 그들간 합의한다. 지정항공사들은 합의가 있는 후 각각의 국가의 항공당국에 즉시 보고하고, 조치를 실행하기 위한 허가를 얻어야 한다.

4. 각 계약당사자의 지정항공사들은 합의된 업무를 운영함에 있어서 타방계약당사자의 지정항공사들의 이익을 고려하여 타방계약당사자의 지정항공사들이 동일 노선의 전부 또는 일부에서 제공하는 업무에 부당하게 영향을 미치지 아니하도록 한다.

5. 각 계약당사자의 지정항공사에 의하여 제공되는 합의된 업무는 그 항공사를 지정하는 계약당사자의 영역을 목적지로 또는 출발지로 하여 현재 및 예상되는 운송수요에 적합한 수송력을 공급하는 것을 우선적인 목표로 하며, 타방계약당사자의 영역 안에서 적제되거나 하륙되는 운송으로서 항공사를 지정한 국가를 제외한 국가들의 영역 안의 특정 노선상의 지점을 목적지 또는 출발지로 하는 운송은 보충적인 성격을 가진다. 타방계약당사자의 영역 안에 위치한 특정 노선상의 지점과 제3국안의 지점간을 운송하는 그 지정항공사의 권리는 국제항공 운송의 질서 있는 발전을 위하여 수송력이 다음 각목의 사항과 연계되어야 한다.

- 가. 항공사를 지정하는 계약당사자의 영역을 목적지 및 출발지로 하는 운송 수요
- 나. 현지 및 지역항공업무를 고려하여 합의된 업무가 통과하는 지역에 현존하는 운송 수요
- 다. 직통항로의 경제적 운영의 요건

제 8 조 운 입

1. 합의된 업무에 관한 운임을 결정함에 있어 운영비, 적정 이윤, 노선의 특징 및 국제항공운수협회가 권고한 운임을 포함한 모든 요소들이 적절히 고려되어야 한다.

2. 특정 노선에서 각 계약당사자의 지정항공사에 의하여 부과된 운임은 동 운임과 관련하여 적용되는 대리점 수수료의 비율과 함께 양 계약당사자의 지정 항공사간에 합의되어야 한다.

3. 이 조 제2항에 따라 합의된 운임은 동 운임 시행예정일부터 최소한 30일 이전에 각 항공당국에 승인을 위하여 제출되어야 한다.

4. 이 조 제2항에 따른 지정항공사건 합의가 이루어지지 아니하거나 일방계약당사자의 항공당국이 이 조 제3항에 따라 승인을 위하여 제출된 운임에 대하여 동의하지 아니하는 경우, 양 계약당사자의 항공당국은 협의에 의하여 합의가 이루어지지 아니하였거나 동의를 결여된 노선 또는 노선의 일부에 관한 운임을 결정하여야 한다.

5. 어떠한 새로운 운임이나 개정된 운임도 이 조의 제3항에 따라 양 계약당사자의 항공당국간 승인이 이루어지지 아니하거나 이 조 제4항에 따라 결정되지 아니하는 경우 유효하지 아니하다. 이 조에 따른 운임이 결정될 때까지는 이미 유효한 운임이 우선한다.

제 9 조 증명서 및 면허증의 인정

일방계약당사자가 발급하였거나 또는 유효한 것으로 인정되고 여전히 유효한 감항증명서·자격증명서 및 면허증은 이 증명서 또는 면허증이 발급되었거나 또는 유효한 것으로 인정되기 위한 제반 요건이 협약에 따라 설정된 최소 기준과 동일하거나 상회한다는 조건하에 타방계약당사자에 의하여 유효한 것으로 인

정된다. 그러나 각 계약당사자는 타방계약당사자가 자국 국민에게 부여한 자격증명서 및 면허증을 자국 영역 상공의 비행목적상 유효한 것으로 인정하지 아니할 권리를 유보한다.

제 10 조 항공사 지점의 설치

1. 각 계약당사자는 타방계약당사자의 지정항공사에게 호혜성의 원칙하에 자국의 영역 안에서 해당 지정항공사의 요구에 필요한 사무실 및 행정·영업·기술직원을 유지할 수 있는 권리를 부여한다.

2. 이 조 제1항에 언급된 사무실의 설치 및 직원의 고용은 해당 계약당사자의 법령에 따른다.

제 11 조 수입의 송금

1. 각 지정항공사는 타방계약당사자의 영역 안에서 직접 혹은 자신의 판단하에 대리점을 통하여 항공 업무 판매에 종사할 권리를 가진다. 동 항공사는 이러한 업무를 판매할 권리를 가지며, 유효한 외국환 규정에 관한 국내법에 합치하는 것을 조건으로 누구든지 이러한 업무를 자유롭게 구매할 수 있다.

2. 각 지정항공사는 타방계약당사자의 국내법에 합치되도록 현재에서 지불된 합계의 초과하는 현지의 수입을 태환하거나 자국에 송금할 수 있다.

제 12 조 비행금지 구역

일방계약당사자에 의하여 비행금지 구역으로 선포된 영역에서의 항공업무 운영은 동 계약당사자의 승인을 조건으로 한다.

제 13 조 항공 보안

1. 계약당사자는 국제법상 권리 및 의무에 일치하게, 불법적인 간섭 행위로 부터 민간 항공의 안전을 상호 보호할 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다. 계약당사자는 국제법상의 일반적인 권리 및 의무를 제한하지 아니하면서, 특히 1963년 9월 14일 동경에서 서명된 항공기내에서범한범죄및기타행위에관한협약, 1970년 12월 16일 헤이그에서 서명된 항공기의불법납치억제를위한협약 및 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 민간항공의안전에대한불법적행위의억제를위한협약 또는 양 계약당사자가 당사자인 항공안전에 관한 그 밖의 협약의 규정에 따라 행동한다.

2. 계약당사자는 요청에 따라 민간항공기의 불법납치행위와 항공기·여객·승무원·공항 및 항공운항 시설의 안전에 반하는 그 밖의 불법행위와 민간항공 안전에 대한 그 밖의 위협을 방지하기 위하여 필요한 모든 지원을 상호 제공한다.

3. 계약당사자는 그들간의 상호관계에 있어서 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 협약의 부속서로 지정된 항공안전규정이 계약당사자에게 적용가능한 범위까지, 동 항공안전규정에 따라 행동한다. 이를 위하여, 계약당사자는 자국에 등록된 항공기 운항자나, 주영업소 또는 영구거주지가 자국 영역 안에 있는 항공기 운항자와, 자국 영역 안에 있는 공항의 운영자가 위 항공안전규정에 따라 행동하도록 요구한다.

4. 각 계약당사자는 타방계약당사자가 자국 영역에의 입국 및 출국이나 체류를 위하여 요구하는 위 제3항에 규정된 항공안전규정을 항공기 운항자들에게 준수하도록 요구할 수 있다는 것에 합의한다. 각 계약당사자는 항공기를 보호하고, 탑승 또는 적재 이전에 탑승 또는 적재중에 여객 및 승무원과 그들의 소지품·수화물·화물 및 항공기저장품을 검사하기 위하여 자국 영역 안에서 적절한 조치가 효과적으로 취하여지는 것을 보장한다. 각 계약당사자는 특정 위협에 대처하고 합리적인 특별안전조치를 취하기 위한 타방계약당사자로부터의 요청을 호의적으로 고려한다.

5. 민간항공기의 불법납치사건이나 이러한 사건의 위협 또는 그러한 항공기·여객·승무원·공항 또는 항공운항시설의 안전에 대한 그 밖의 불법행위가 발생하는 경우, 계약당사자는 그러한 사건 또는 사건의 위협을 신속하고 안전하게 종료시키기 위하여 통신 및 그 밖의 적절한 조치를 원활하게 함으로써 상호 지원한다.

제 14 조

항공안전

1. 각 계약당사자는 항공시설·승무원·항공기 및 항공기의 운항과 관련된 분야에서 타방계약당사자가 유지하고 있는 안전기준에 대하여 언제나도 협의를 요청할 수 있다. 그 협의는 요청일부터 30일 이내에 이루어진다.

2. 일방계약당사자는 그러한 협의 이후에 타방계약당사자가 제1항에 규정된 분야에서 그 당시의 협약에 따라 설정된 기준에 부합하는 안전기준을 효과적으로 유지·실행하지 아니함을 발견하는 경우에는, 동 타방계약당사자는 그 내용과 국제민간항공기구의 기준에 합치하기 위하여 필요하다고 보는 조치를 통보받는다. 타방계약당사자는 합의된 기간 이내에 적절한 시정조치를 행한다.

3. 협약 제16조에 따라, 항공기의 운항에 있어 부당한 지연을 초래하지 아니하는 한, 일방계약당사자의 항공사에 의하거나 그 항공사를 대리하여 타방계약당사자의 영역으로 또는 그 영역으로부터 운용중인 항공기는 타방계약당사자의 영역 안에 있는 동안 타방계약당사자의 권한있는 대표에 의하여 조사받을 수 있다. 협약 제33조에 규정된 의무에 불구하고, 이 조사의 목적은 관련된 항공기의 서류, 승무원의 면허의 유효성, 항공기의 장비 및 항공기의 상태가 그 당시의 협약에 따라 설정된 기준에 부합하는가를 확인하는 것이다.

4. 항공기의 운항에 안전을 보장하기 위하여 긴급한 조치가 필요한 경우에는, 각 계약당사자는 타방계약당사자의 항공사 또는 항공사들의 운항허가를 즉시 중지하거나 변경할 수 있는 권리를 보유한다.

5. 제4항에 따른 일방계약당사자의 조치는 그 조치를 행하게 된 근거가 더 이상 존재하지 아니하게 되는 때에는 중지된다.

6. 제2항과 관련하여, 합의된 기간이 경과된 후에도 일방체약당사자가 국제민간항공기의 기준을 계속 준수하지 아니하는 것으로 판명되는 경우에는, 국제민간항공기구의 사무총장은 이에 대하여 통보받는다. 또한 국제민간항공기구의 사무총장은 그 이후 그 상황의 만족스러운 해결에 대하여도 통보받는다.

제 15 조 통계자료의 제공

일방체약당사자의 항공 당국은 타방체약당사자의 항공당국의 요청에 따라 전기 일방체약당사자의 지정항공사들이 합의된 업무를 위하여 제공하는 수송력을 검토하기 위한 목적에서 합리적으로 요구될 수 있는 정기적인 또는 그 밖의 통계자료를 타방체약당사자의 항공당국에 제공한다. 이러한 자료는 합의된 업무를 수행하기 위하여 그 항공사가 수송하는 운송량과 이러한 운송의 출발 및 기착 지점들을 결정하기 위하여 필요한 모든 정보를 포함한다.

제 16 조 개 정

1. 각 체약당사자는 언제든지 이 협정의 시행, 해석, 적용 또는 개정이나 이 협정의 이행에 관한 협의를 요구할 수 있다. 그러한 협의는 체약당사자간 달리 합의되지 아니하는 한, 타방체약당사자가 요구를 접수한 날부터 60일의 기간 내에 시작된다. 이러한 협의에 대한 합의는 외교서한의 교환으로 확인되어야 한다.

2. 양 체약당사자가 당사자인 항공 운송에 관한 다자간 협약이나 협정이 체결되는 경우, 이 협정은 그러한 협약이나 협정에 합치되도록 개정된다.

제 17 조 분쟁의 해결

1. 이 협정의 해석 또는 적용과 관련하여 체약당사자간에 분쟁이 발생하는 경우, 체약당사자는 우선 자신들간 교섭을 통하여 이를 해결하도록 노력한다.

2. 계약당사자가 교섭에 의한 해결에 실패하는 경우, 계약당사자는 어떤 개인이나 기관에게 분쟁에 대한 결정을 위임하는 데 합의할 수 있다. 계약당사자가 그와 같이 합의하지 아니하는 경우, 어느 일방계약당사자의 요청으로 분쟁은 3인의 중재인으로 구성되는 중재판정부에 결정을 위하여 회부될 수 있으며, 중재인은 각 계약당사자에 의하여 1인씩 지명되고, 제3의 중재인은 각 계약당사자의 국민이 아닌 것을 조건으로 이들 지명된 2인에 의하여 임명된다. 제3의 중재인은 중재판정부의 장으로 활동한다. 각 계약당사자는 타방계약당사자로부터 외교 경로를 통하여 분쟁의 중재를 요청하는 통지를 접수하는 날부터 60일 이내에 각각 중재인을 지명하며, 제3의 중재인은 그로부터 60일 이내에 임명된다. 일방 당사자가 정하여진 기간내에 중재인을 지명하지 못하거나, 또는 정하여진 기간 내에 제3의 중재인이 임명되지 못하는 경우에는 어느 일방계약당사자의 요청에 따라 국제민간항공기구의 이사회 의장이 사안이 요구하는 바에 따라 1인 또는 복수의 중재인을 임명할 수 있다.

3. 계약당사자는 이 조 제2항에 따라 주어진 결정을 준수하며, 각 계약당사자는 판정부가 달리 결정하지 아니하는 한 중재판정부 비용의 절반을 부담한다.

4. 어느 일방계약당사자나 어느 일방계약당사자의 지정항공사가 이 조 제2항의 요구 조건을 준수하지 아니하는 경우, 타방계약당사자는 이 협정에 따라 의무를 불이행한 계약당사자 또는 계약당사자의 관련 지정항공사에게 부여된 권리 또는 특권을 제한, 철회하거나 또는 취소할 수 있다.

제 18 조

종 료

일방계약당사자는 이 협정의 종료 결정을 타방계약당사자에게 언제든지 통지할 수 있다. 그러한 통지는 국제민간항공기구에 동시에 전달된다. 그러한 경우 이 협정은 타방계약당사자가 통지를 접수하는 날부터 1년이 경과하기 전에 합의에 의하여 협정의 종료통지가 철회되지 아니하는 경우, 접수 후 1년이 경과한 후에 종료된다. 타방계약당사자에 의한 접수의 확인이 없는 경우에는, 국제민간항공기구가 통지를 접수한 날부터 14일 후에 통지가 접수된 것으로 본다.

제 19 조
등 록

이 협정과 동 협정의 어떠한 개정도 국제민간항공기구에 등록된다.

제 20 조
발 효

협정은 각 계약당사자가 모든 법적 요건을 완료하였음을 확인하는 의고서
한이 교환되는 날에 발효한다.

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

2004년 9월 21일 카트만두에서 공동하게 정본인 한국어·네팔어 및
영어트 각 2부를 작성하였다. 해석에 차이가 있을 경우에는 영어본이 우선한다.

대한민국 정부를 대표하여

박상훈

네팔왕국 정부를 대표하여

Kam U. Devasth

부속서

1. 대한민국정부의 지정항공사들이 운항할 노선

<u>출발지점</u>	<u>중간지점</u>	<u>목적지점</u>	<u>이원지점</u>
서울	방콕	카트만두	추후 지정될 지점

2. 네팔왕국정부의 지정항공사들이 운항할 노선

<u>출발지점</u>	<u>중간지점</u>	<u>목적지점</u>	<u>이원지점</u>
카트만두	상하이	서울	추후 지정될 지점

3. 각 계약당사자의 지정항공사들은 그들이 원하는 경우, 특정 노선의 출발지가 지정항공사를 지정한 계약당사자의 영역 안에 있는 경우, 일부 또는 모든 운항에 있어서 특정 노선의 하나 또는 복수의 지점을 생략할 수 있다.
4. 각 계약당사자의 지정항공사들은 특정 노선의 합의된 업무가 각 계약당사자의 영역 안의 출발지점에서 시작되는 경우, 도착지점 기착전 또는 기착후의 어떤 순서로든 운영될 수 있는 특정 지점을 혼합하여 기착할 수 있다.
5. 각 계약당사자의 지정항공사들은 중간지점에서 중간기착 운수권을 행사할 수 있다. 중간기착 운수권은 중간지점에서 제5 자유 운수권으로 행사되지 아니한다.

[NEPALI TEXT – TEXTE NÉPALAIS]

श्री ५ को सरकार, नेपाल

तथा

गणतन्त्र कोरिया सरकार बीच सम्पन्न

हवाई सेवा सम्बन्धी सम्झौता

श्री ५ को सरकार, नेपाल
तथा
गणतन्त्र कोरिया सरकार बीच सम्पन्न

हवाई सेवा सम्बन्धी सम्झौता

श्री ५ को सरकार, नेपाल तथा गणतन्त्र कोरिया सरकार (यसपछि “संविदाकारी पक्षहरू” भनिएको),

सात डिसेम्बर, १९४४ मा शिकागोमा हस्ताक्षरको लागि खुला राखिएको अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सम्बन्धी महासन्धिको परिपालनाको पुनः पुष्टि गर्दै,

आ-आफ्ना ईलाका बीच हवाई सेवा संचालन गर्नको लागि सम्झौता गर्न ईच्छुक भई, देहाय बमोजिम सहमत भएकाछन्:

धारा - १

परिभाषा

अन्यथा उल्लेख भएकोमा बाहेक, यो सम्झौताको प्रयोजनको लागि:

- (क) “हवाई अधिकारीहरू” भन्नाले नेपालको हकमा, संस्कृति, पर्यटन तथा नागरिक उड्डयन मन्त्रालय वा सो हवाई अधिकारीले प्रयोग गरिरहेका कुनै कार्यहरू सम्पादन गर्ने गरी अख्तियारी प्रदान गरिएको कुनै व्यक्ति वा निकायलाई संभन्नु पर्छ र गणतन्त्र कोरियाको हकमा, निर्माण तथा यातायात मंत्री वा सो

अधिकारीले प्रयोग गरिरहेका कुनै कार्यहरु सम्पादन गर्ने गरी अख्तियारी प्रदान गरिएको कुनै व्यक्ति वा निकायलाई संभन्नु पर्छ ।

- (ख) “अनुसूची” भन्नाले यस सम्झौताका अनुसूची वा यस सम्झौताको धारा १५ को व्यवस्था बमोजिम गरिएका कुनै पनि संशोधनलाई संभन्नु पर्छ । अनुसूची यस सम्झौताको अभिन्न अंग हुनेछ र अन्यथा व्यवस्था भएकोमा बाहेक यस सम्झौताका सबै सन्दर्भहरुले अनुसूचीका सन्दर्भहरु समेतलाई जनाउँछ ।
- (ग) “हवाई सेवा,” “अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा”, “वायु सेवा” र “परिवहनको उद्देश्य नभएको विसौनी” भन्नाले महासन्धिको धारा ९६ मा परिभाषा गरिए बमोजिमको अर्थ संभन्नु पर्छ ।
- (घ) कुनै पनि विमानको सम्बन्धमा “क्षमता” भन्नाले कुनै मार्ग वा सो मार्गको कुनै भागमा त्यस्तो विमानको भुक्तानी भार (पे-लोड) सम्भन्नु पर्छ; र सहमति भएका सेवाहरूसँग सम्बन्धित “क्षमता” भन्नाले त्यस्तो सेवामा प्रयोग भएको विमानको उडान क्षमताको फ्रिक्वेन्सीबाट गुणा गर्दा आउने कुनै निश्चित समयवधि तथा मार्ग वा सो मार्गको कुनै भागमा त्यस्तो विमानद्वारा संचालित उडान संख्या सम्भन्नु पर्छ ।
- (ङ) “महासन्धि” भन्नाले सात डिसेम्बर, १९४४ मा शिकागोमा हस्ताक्षरका लागि खुला राखिएको अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सम्बन्धी महासन्धि सम्भन्नु पर्छ र सो शब्दले-

- (१) सो महासन्धिको धारा ९४ (क) अन्तर्गत लागू भएका र दुवै संविदाकारी पक्षहरुबाट अनुमोदन भएका कुनै संशोधन, तथा
- (२) सो महासन्धिको धारा ९० अन्तर्गत ग्रहण गरिएको सोको कुनै अनुसूची वा महासन्धिमा गरिएको कुनै संशोधन कुनै खास समयमा दुवै संविदाकारी पक्षहरुका हकमा लागू भएको हदसम्म त्यस्ता अनुसूची वा संशोधनहरु समेतलाई जनाउंछ ।
- (च) “तोकिएको वायुसेवा” भन्नाले यस सम्झौताको धारा ३ अनुसार तोकिएको वा अख्तियारी दिईएको वायुसेवा संभन्नु पर्छ ।
- (छ) “हवाई भाडा” भन्नाले यात्रु, फ्रिटीगुण्टा र मालसामान (कार्गो) (हुलाक वस्तु बाहेक) नियमित हवाई सेवामा ओसार पसार गरे वापत भुक्तानी गरिने मूल्य र त्यस्तो मूल्यमा लागू हुने शर्तहरु सम्भन्नु पर्छ ।
- (ज) एक संविदाकारी पक्षको सम्बन्धमा “इलाका” भन्नाले उसको स्थल इलाका क्षेत्र, सीमावर्ती जल क्षेत्र र ती माथि पर्ने त्यस्तो संविदाकारी पक्षको सार्वभौमसत्ता अन्तर्गत पर्ने वायु क्षेत्र सम्भन्नु पर्छ ।

- (भू) “निषेधित क्षेत्र” भन्नाले महासन्धिको धारा १२ बमोजिम सम्बन्धित संविदाकारी पक्षद्वारा कुनै क्षेत्रमा र त्यस्तो क्षेत्र माथिको क्षेत्र वा सो क्षेत्र भएर कुनै किसिमको विमानलाई उड्नबाट लगाउन सकिने प्रतिबन्ध सम्भन्नु पर्छ।

धारा - २

अधिकार प्रदान गर्ने

१. प्रत्येक संविदाकारी पक्षले अर्को संविदाकारी पक्षलाई यस सम्झौताको अनुसूचीमा तोकिएको मार्गमा नियमित अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवाको स्थापना र संचालन गर्ने प्रयोजनका लागि यस सम्झौतामा तोकिएका अधिकारहरू प्रदान गर्दछ। त्यस्तो सेवा र मार्गलाई यसपछि क्रमशः “सहमति भएका सेवाहरू” र “निर्दिष्ट मार्गहरू वा तोकिएको मार्गहरू” भनिने छ।
२. यस सम्झौताका व्यवस्थाहरूको अधिनमा रही, प्रत्येक संविदाकारी पक्षद्वारा तोकिएका वायु सेवाहरूले निर्दिष्ट मार्गहरूमा सहमति भएका सेवाहरू संचालन गर्दा देहायका अधिकारहरू उपभोग गर्नेछन्:-
 - (क) अवतरण नगरी अर्को संविदाकारी पक्षको इलाका भएर उडान गर्ने अधिकार,

- (ख) आवागमनको उद्देश्य रहित (नन् ट्राफिक) प्रयोजनका लागि अर्को संविदाकारी पक्षको ईलाकामा विसौनी गर्न पाउने अधिकार,
- (ग) नियमित अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवामा यात्रुहरु, मालसामान र हुलाक बस्तुहरु अलग अलग वा संयुक्त रुपमा उतार्ने र चढाउने प्रयोजनका लागि यस सम्झौताको अनुसूचीमा तोकिएको विन्दुहरुमा अर्को संविदाकारी पक्षको ईलाकामा विसौनी गर्न पाउने अधिकार ।
३. यस धाराको प्रकरण २ मा उल्लिखित कुनै पनि कुराले एक संविदाकारी पक्षको तोकिएको वायु सेवालाई अर्को संविदाकारी पक्षको ईलाका भित्रको कुनै एक विन्दुबाट अर्को विन्दुसम्म भाडा वा पारिश्रमिकको लागि ओसार पसार गर्न तथा पुन्याउन त्यस्तो संविदाकारी पक्षको ईलाकामा हवाई जहाजमा यात्रु, मालसामान (कार्गो) वा हुलाक बस्तु लिने सुविधा प्रदान गरेको मानिने छैन ।

धारा - ३

वायु सेवा तोक्ने र संचालन गर्ने अख्तियारी

१. प्रत्येक संविदाकारी पक्षलाई अर्को संविदाकारी पक्षलाई लिखित सूचना दिएर निर्दिष्ट मार्गहरुमा सहमति भएका सेवाहरु संचालन गर्ने प्रयोजनको लागि एक वा बढी वायु सेवालाई तोक्ने, त्यसलाई फिर्ता लिने वा त्यसरी तोकिएको कुरालाई हेरफेर गर्ने अधिकार हुनेछ ।

२. त्यसरी निर्दिष्ट गरिएको सूचना प्राप्त गरेपछि, अर्को संविदाकारी पक्षका हवाई अधिकारीले त्यसरी तोकिएको वायुसेवालाई सहमति भएका सेवाहरु संचालन गर्न उपयुक्त अख्तियारी प्रदान गर्नेछ । तर -
- (क) तोकिएको वायुसेवा सो वायुसेवालाई तोक्ने संविदाकारी पक्षको वा त्यसको नागरिकको सारभूत स्वामित्व तथा प्रभावकारी नियन्त्रणमा हुनुपर्ने छ, र
- (ख) निवेदन उपर विचार गरिरहेको संविदाकारी पक्षले अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरुको संचालनमा सामान्यतया तथा मनासिव किसिमले लागू गरेको नियम कानून बमोजिम तोकिएका शर्तहरु पूरा गर्न तोकिएको वायुसेवा योग्य हुनु पर्नेछ ।
३. प्रत्येक संविदाकारी पक्षका हवाई अधिकारीहरुले, यस धाराका व्यवस्थाहरुको अधीनमा रही, अर्को संविदाकारी पक्षका तोकिएको वायुसेवालाई अविलम्ब उपयुक्त संचालन अख्तियारी प्रदान गर्नेछन् ।
४. तोकिएको वायुसेवा सो वायु सेवालाई तोक्ने संविदाकारी पक्षको वा त्यसको नागरिकको सारभूत स्वामित्व तथा प्रभावकारी नियन्त्रणमा छ भन्ने कुरामा प्रत्येक संविदाकारी पक्ष सन्तुष्ट नभएको अवस्थामा त्यस्तो संविदाकारी पक्षलाई यस धाराको प्रकरण २ मा उल्लिखित संचालन अख्तियारीहरु प्रदान गर्ने, इन्कार गर्ने वा यस सम्झौताको धारा २ मा तोकिएका अधिकारहरुको तोकिएको वायुसेवाबाट हुने प्रयोगमा त्यस्तो पक्षले आवश्यक ठानेका शर्तहरु तोक्ने अधिकार हुनेछ ।

५. प्रकरण २ बमोजिमको अख्तियारी पाएपछि तोकिएको वायुसेवाले कुनै पनि समयमा सहमति भएका सेवाहरु पूर्ण वा आंशिक रुपमा संचालन गर्न सक्नेछ । तर त्यस्तो वायुसेवाले यस सम्झौताका लागू हुने व्यवस्थाहरु पालन गरेको हुनु पर्दछ ।

धारा - ४

अधिकार रद्द वा निलम्बन

१. देहायको अवस्थामा प्रत्येक संविदाकारी पक्षलाई अर्को संविदाकारी पक्षद्वारा तोकिएको वायुसेवालाई प्रदान गरिएको संचालन अख्तियारी रद्द गर्ने, निलम्बन गर्ने, सीमित गर्ने वा सोको प्रयोगमा शर्तहरु लगाउने अधिकार हुनेछ :

(क) वायुसेवाको सारभूत स्वामित्व तथा प्रभावकारी नियन्त्रण वायुसेवा तोक्ने संविदाकारी पक्षमा वा त्यस्तो संविदाकारी पक्षको नागरिकमा निहित नभएमा, वा

(ख) सो वायुसेवाले प्रथम संविदाकारी पक्षका नियम कानूनहरु पालना गर्न नसकेमा, वा

(ग) सो वायुसेवाले यस सम्झौताका व्यवस्थाहरुको पालना नगरेमा ।

२. यस धाराको प्रकरण १ को खण्ड (ख) र (ग) को अर्थ बढी उल्लंघन हुनबाट रोक्न यस धाराको प्रकरण १ मा उल्लिखित अख्तियारी खारेज गर्न, निलम्बन गर्न वा शर्तहरु

लगाउन तुरुन्त अत्यावश्यक भएकोमा बाहेक त्यस्तो अधिकार अर्को संविदाकारी पक्षसंग परामर्श गरेपछि मात्र प्रयोग गरिनेछ ।

धारा - ५

नियम कानूनहरु लागू हुने

१. अन्तर्राष्ट्रिय परिवहनमा संलग्न रहेको वायुयान प्रत्येक संविदाकारी पक्षको इलाका भित्र प्रवेश गर्दा वा प्रस्थान गर्दा वा त्यस्तो पक्षको इलाका भित्र रहँदा त्यस्तो वायुयानको संचालनसंग सम्बन्धित अवस्था नियमित गर्ने त्यस्तो संविदाकारी पक्षको नियम कानूनहरु अर्को संविदाकारी पक्षको तोकिएको वायुसेवाको वायुयानलाई त्यस्तो इलाका भित्र प्रवेश गर्दा, प्रस्थान गर्दा र सो इलाका भित्र रहँदा लागू हुनेछन् र त्यस्तो वायुयानले त्यस्ता नियम कानूनहरुको पालना गर्नुपर्ने छ ।
२. प्रवेश र प्रस्थान, अध्यागमन, बहिर्गमन, राहदानी, मुद्रा, भन्सार तथा सरसफाईका शर्तहरु सम्बन्धी नियमहरु लगायत प्रत्येक संविदाकारी पक्षको इलाका भित्र विमानमा रहेका यात्रुहरु, चालकदल, मालसामान र हुलाक बस्तुहरु प्रवेश गर्दा, रहँदा, मार्गस्थ हुँदा र त्यहाँबाट प्रस्थान गर्दा लागू हुने त्यस्तो संविदाकारी पक्षका नियम कानूनहरुको प्रत्येक संविदाकारी पक्षको वायुसेवाले अर्को संविदाकारी पक्षको इलाकाभित्र प्रवेश गर्दा, त्यहाँबाट प्रस्थान गर्दा र सो इलाका भित्र रहँदा पालना गर्नु पर्नेछ ।

३. प्रत्येक संविदाकारी पक्षको ईलाकाभित्र ट्राजिटमा रहेका यात्रुहरू अति सरल नियन्त्रण भन्दा बढी नहुने गरी रहनेछन् । सिधा ट्राजिटमा रहेका भिटी गुण्टा र माल सामान भन्सार महशुल र अन्य त्यस्तै करहरूबाट मुक्त हुनेछन् ।
४. यस धारामा उल्लिखित नियम कानूनहरू लागू गर्ने सम्बन्धमा कुनै पनि संविदाकारी पक्षले तोकिएको वायुसेवालाई भन्दा फरक हुने गरी आफ्नो वायुसेवालाई प्राथमिकता प्रदान गर्ने छैन ।

धारा -६

कर, भन्सार महशुल तथा अन्य दस्तुरहरू

१. प्रत्येक संविदाकारी पक्षको तोकिएको वायुसेवाले संचालन गरेको अन्तर्राष्ट्रिय वायु सेवामा रहेको विमान भित्र रहेको तिनीहरूको नियमित उपकरण, इन्धन, लुब्रिकेण्ट, उपभोग्य प्राविधिक आपूर्तिहरू, इन्जिन लगायतका पार्टपूजाहरू र खाना, पेय र सूतीजन्य पदार्थ जस्ता चिज वस्तु लगायत विमानको भण्डारणहरू सम्पूर्ण भन्सार महशुल, शुल्क र अन्य महशुल वा सेवा शुल्कमा आधारित नभएको करबाट, अर्को संविदाकारी पक्षको ईलाका भित्र आउंदा, मुक्त हुनेछन्; तर त्यस्ता उपकरण र आपूर्तिकहरू विमान भित्रै रहेको हुनुपर्छ ।

२. देहायका बस्तुहरु पनि यस धाराको प्रकरण १ मा उल्लिखित महशुल, शुल्क र दस्तुरहरुबाट (सेवा शुल्कमा आधारित दस्तुहरु बाहेक) मुक्त हुनेछन् । तर:-
- (क) एउटा सविदाकारी पक्षको इलाका भित्र आपूर्ति गरिएको वा प्रयोगमा ल्याइएको र उल्लिखित सविदाकारी पक्षको सक्षम निकायले निश्चित गरेको सीमा भित्र रहने गरी अर्को सविदाकारी पक्षको तोकिएको अन्तर्राष्ट्रिय वायु सेवामा संलग्न वायुयान भित्र प्रयोग गर्नको लागि विमानमा ल्याइएको विमानको भण्डारण;
- (ख) अर्को सविदाकारी पक्षको तोकिएको अन्तर्राष्ट्रिय वायु सेवामा संलग्न विमानको मर्मत वा संभारको लागि एउटा सविदाकारी पक्षको इलाका भित्र प्रयोगमा ल्याइएको इन्जिन लगायतका पार्टपूजाहरु; र
- (ग) अर्को सविदाकारी पक्षको अन्तर्राष्ट्रिय वायु सेवामा संलग्न तोकिएको विमानमा प्रयोगको लागि एउटा सविदाकारी पक्षको इलाका भित्र ल्याइएको वा आपूर्ति गरिएको इन्धन, लुन्रिकेण्ट र उपभोग्य प्राविधिक आपूर्ति, यद्यपि यी आपूर्तिहरु जुन सविदाकारी पक्षको इलाका माथिको परिवहनको भागमा प्रयोग गरिने किन नहुन् ।
३. यस धाराको प्रकरणहरु १ र २ मा उल्लिखित उपकरण र आपूर्तिहरु उपयुक्त अधिकारीको सुपरीवेक्षण र नियन्त्रण अन्तर्गत राख्नुपर्ने व्यवस्था गर्न सकिने छ ।

४. कुनै एक संविदाकारी पक्षको तोकिएको वायुसेवाको नियमित हवाईजन्य उपकरण र वायुयान भित्र रहेका सामग्री एवं आपूर्तिहरू अर्को संविदाकारी पक्षको भन्सार अधिकारीको स्वीकृतिमा मात्र अर्को संविदाकारी पक्षको ईलाकामा निकाल्न (अनलोड) सकिनेछ । त्यस्तो अवस्थामा, भन्सार नियम बमोजिम त्यस्ता वस्तुलाई बाहिर नलगे वा अन्य कुनै किसिमले वेच विखन नगरेसम्म उक्त अधिकारीको सुपरीवेक्षणमा राख्न सकिनेछ ।

धारा - ७

सहमति भएका सेवाहरूको संचालन

१. तोकिएको मार्गमा सहमति भएका सेवाहरू संचालन गर्न दुवै संविदाकारी पक्षका तोकिएका वायुसेवाहरूलाई स्वच्छ र समान अवसरहरू प्राप्त हुनेछन् ।
२. प्रदान गरिने क्षमता र संचालन गरिने सेवाहरूको फ्रिक्वेन्सी दुवै संविदाकारी पक्षका हवाई अधिकारीहरूद्वारा निर्धारण गरिनेछन् ।
३. यो सम्झौताको अनुसूचीमा सुचिकृत गरिएका मार्गहरूमा यात्रुहरूको अनपेक्षित वा अस्थायी माग पूरा गर्न दुवै संविदाकारी पक्षका तोकिएका विमान सेवाहरू यात्रुहरूको यस्तो अस्थायी बढोत्तरीको माग पूरा गर्न उपयुक्त उपायहरू अपनाउन एक आपसमा सहमत हुनेछन् । उनीहरूले यस विषयको विवरण आ-आफ्ना देशका हवाई अधिकारीहरूलाई तुरुन्त दिनेछन् र सो कार्यान्वयनको लागि लिइने उपाय अपनाउन अनुमति प्राप्त गर्नेछन् ।

४. सहमति भएका सेवाहरु संचालन गर्दा प्रत्येक संविदाकारी पक्षका तोकिएका विमान सेवाहरुले सोही मार्गको सम्पूर्ण वा केही भागमा प्रदान गर्ने सेवालार्ई अनुचित किसिमले प्रभाव नपार्ने गरी अर्को संविदाकारी पक्षको तोकिएको विमान सेवाको हितलाई ध्यानमा राख्नेछन् ।
५. प्रत्येक संविदाकारी पक्षको तोकिएको वायु सेवाद्वारा प्रदान गरिने सहमति भएका सेवाहरुमा उनीहरुको प्राथमिक उद्देश्य वायु सेवा तोक्ने संविदाकारी पक्षको ईलाकामा र बाट यात्रुहरुको वर्तमान र अनुमान गर्न सकिने पर्याप्त क्षमताको व्यवस्था गर्न सक्नु हुनेछ र अर्को संविदाकारी पक्षको ईलाकासम्म जाने वा सो ईलाकाबाट आउने यात्रुहरुको फिट्टी गुप्टाको हकमा, सो वायुसेवा तोक्ने राज्य भन्दा अर्को राज्यको ईलाकामा तोकिएको मार्ग देखि वा सम्म अनुपुरक चरित्रको हुनेछ । अर्को संविदाकारी पक्षको ईलाकामा अवस्थित तोकिएका मार्गहरु र तेस्रो मुलुकका विन्दुहरु बीच यात्रुहरु ओसार पसार गर्ने त्यस्तो वायुसेवाको अधिकार अन्तर्राष्ट्रिय हवाई यातायातको व्यवस्थित विकासको हितमा यस प्रकार प्रयोग गरिनेछ कि -

त्यस्तोमा क्षमता देहायसँग सम्बन्धित हुन्छ :-

- (क) वायु सेवा तोक्ने संविदाकारी पक्षको इलाकाबाट र सम्मको यात्रुहरुको माग;
- (ख) स्थानीय र क्षेत्रीय हवाई सेवालार्ई ध्यानमा राखी सहमति भएका सेवाहरु गुज्जने क्षेत्रहरुमा रहेको यात्रुहरुको माग; र
- (ग) यात्रुहरुको माफत हुने आर्थिक संचालनको आवश्यकता ।

धारा - ८

हवाई भाडा

१. सहमति भएका सेवाहरु वापत हवाई भाडा निर्धारण गर्दा संचालन खर्च, मनासिव नाफा, मार्गहरुको विशेषता र अन्तर्राष्ट्रिय हवाई पारवहन संस्थाले शिफारिस गरेको हवाई भाडा लगायत सबै सम्बद्ध कुराहरुमा उचित ध्यान दिइने छ ।
२. निर्दिष्ट गरिएका मार्गको लागि प्रत्येक संविदाकारी पक्षका तोकिएका वायुसेवाहरुद्वारा लिइने हवाई भाडा, एजेन्सी कमिशन दर सहित, दुबै संविदाकारी पक्षका तोकिएका वायुसेवा बीच सहमति भए बमोजिम हुनेछ ।
३. यस धाराको प्रकरण २ बमोजिम सहमति भएको हवाई भाडा आ-आफ्ना देशका हवाई अधिकारीहरु समक्ष त्यस्तो भाडा लागू हुने मितिको कम्तीमा ३० (तीस) दिन अगावै स्वीकृतिको लागि पेश गरिनेछ ।
४. यस धाराको प्रकरण २ अनुसार, यदि तोकिएका वायुसेवाहरु बीच कुनै सहमति हुन सकेन भने वा यस धाराको प्रकरण ३ अनुसार यदि कुनै एक संविदाकारी पक्षको हवाई अधिकारीहरुको स्वीकृतिका लागि पेश गरिएको हवाई भाडामा उनीहरुले सहमति जनाएनन् भने दुबै संविदाकारी पक्षका हवाई अधिकारीहरुले परामर्शको माध्यमबाट जुनमा असहमति वा स्वीकृतिको अभाव थियो त्यो मार्ग वा त्यसको भागको लागि हवाई भाडा निर्धारण गर्नेछन् ।

५. यस धाराको प्रकरण ३ बमोजिम दुवै संविदाकारी पक्षका हवाई अधिकारीहरूले स्वीकृति नजनाएसम्म वा यसै धाराको प्रकरण ४ बमोजिम निर्धारण नगरेसम्म नयाँ वा संशोधित हवाई भाडा लागू हुने छैन । यस धारा बमोजिम हवाई भाडा निर्धारण नभएसम्म साविकमा रहेको हवाई भाडा नै बहाल रहनेछ ।

धारा - ९

प्रमाण पत्र र इजाजतपत्रहरूको मान्यता

कुनै एउटा संविदाकारी पक्षले जारी गरेको वा मान्यता प्रदान गरेको र वहाली कायम रहेको उड्डयन योग्यता (एयर वर्थिनेश) को प्रमाणपत्र, सक्षमताको प्रमाणपत्र र इजाजतपत्रहरूलाई यस सम्झौतामा ब्यवस्था भए बमोजिमका सेवाहरू संचालन गर्ने प्रयोजनको लागि अर्को संविदाकारी पक्षले मान्यता प्रदान गर्नेछ । तर, त्यस्ता प्रमाणपत्र र इजाजतपत्रहरू जारी भएका वा मान्यता प्रदान गरिएका शर्तहरू महासन्धि अनुसार स्थापित न्युनतम स्तर सरह वा सो भन्दा माथिल्लो स्तरको हुनुपर्नेछ । प्रत्येक संविदाकारी पक्षलाई आफ्नो इलाकामाथि उड्ने गरी अर्को संविदाकारी पक्षले आफ्नो नागरिकलाई प्रदान गरेको सक्षमताको प्रमाणपत्र र इजाजतपत्रहरूको वैधताको मान्यता अस्वीकार गर्ने अधिकार हुनेछ ।

वायुसेवा प्रतिनिधि कार्यालयहरूको स्थापना

१. प्रत्येक संविदाकारी पक्षले आफ्नो इलाकामा अर्को संविदाकारी पक्षको सम्बन्धित तोकिएको हवाई सेवालाई आवश्यक पर्ने कार्यालय, तथा प्रशासनिक, व्यापारिक र प्राविधिक कर्मचारीहरू राख्ने अधिकार पारस्परिकताको आधारमा त्यस्तो हवाई सेवालाई प्रदान गर्नेछ ।
२. यस धाराको प्रकरण १ बमोजिम कार्यालयहरूको स्थापना र कर्मचारीहरूको नियुक्ति सम्बन्धित संविदाकारी पक्षको नियम कानूनको अधिनमा रही गरिनेछ ।

धारा - ११

आयको स्थानान्तरण

१. प्रत्येक तोकिएको वायुसेवालाई अर्को संविदाकारी पक्षको इलाकाभित्र आफैले वा आफ्नो स्वविवेकमा एजेण्टहरू मार्फत हवाई परिवहन सेवाहरू विक्री गर्ने अधिकार हुनेछ । विदेशी विनिमय सम्बन्धी राष्ट्रिय कानूनको अधिनमा रही त्यस्तो वायुसेवालाई त्यस्ता सेवाहरू विक्री गर्ने अधिकार रहने र कुनै पनि ब्यक्तिले त्यस्ता सेवाहरू स्वतंत्र रूपमा खरिद गर्न सक्नेछ ।

२. प्रत्येक तोकिएको वायुसेवालाई अर्को संविदाकारी पक्षको राष्ट्रिय कानून अनुसार स्थानीय खर्च कटाई रहन गएको अधिक स्थानीय आय रकम परिवर्तन गरी आफ्नो मुलुकमा स्थानान्तरण गर्ने अधिकार हुनेछ ।

धारा- १२

निषेधित क्षेत्र

एउटा संविदाकारी पक्षले निषेधित क्षेत्रको रूपमा घोषणा गरेको क्षेत्रमा हवाई सेवाहरूको सन्चालन सो संविदाकारी पक्षको अनुमतिमा आधारित हुनेछ ।

धारा - १३

उड्डयन सुरक्षा

१. अन्तर्राष्ट्रिय कानून अन्तर्गतका आफ्ना अधिकार र कर्तव्यहरू अनुकूल हुने गरी संविदाकारी पक्षहरूले नागरिक उड्डयनको सुरक्षा विरुद्ध हुने गैर कानूनी हस्तक्षेपबाट नागरिक उड्डयनको सुरक्षा संरक्षण गर्ने एक अर्का प्रतिको आ-आफ्नो दायित्व यस सम्झौताको अभिन्न अंग हुने कुरा पुनः पुष्टि गरेका छन् । अन्तर्राष्ट्रिय कानून अन्तर्गतका आफ्ना अधिकार र कर्तव्यहरूको सर्वसामान्यतामा प्रतिकूल प्रभाव नपर्ने गरी संविदाकारी पक्षहरूले खासगरी १४ सेप्टेम्बर १९६३ मा टोकियोमा हस्ताक्षर भएको वायुयानभिन्न भएका कसूर र अन्य कुनै कार्य सम्बन्धी महासन्धि, १६ डिसेम्बर, १९७० मा हेगमा हस्ताक्षर भएको वायुयानको गैर-कानूनी कब्जाको दमन सम्बन्धी महासन्धि र

२३ सेप्टेम्बर, १९७१ मा मन्त्रीयलमा हस्ताक्षर भएको नागरिक उड्डयनको सुरक्षण विरुद्ध गरिने गैर कानूनी कार्यहरुको दमन सम्बन्धी महासन्धिको प्रावधानहरु र दुवै संविदाकारी पक्षहरु सदस्य राष्ट्र रहेका नागरिक उड्डयनको सुरक्षासंग सम्बन्धित अन्य कुनै बहुपक्षीय सम्झौताका प्रावधानहरु अनुरूप कार्यहरु गर्नेछन् ।

२. संविदाकारी पक्षहरुले, अनुरोध भएमा, गैर सैनिक वायुयानको गैर कानूनी कब्जाको कार्य र त्यस्ता वायुयान, त्यसमा रहेका यात्रुहरु र चालक दल, विमानस्थल तथा हवाई परिवहन सुविधाहरुको सुरक्षण विरुद्धका गैर कानूनी कार्यहरु तथा नागरिक उड्डयनको सुरक्षा उपर हुने अन्य कुनै पनि धम्कीलाई रोक्न एक अर्कालाई सम्पूर्ण आवश्यक सहायता उपलब्ध गराउने छन् ।
३. संविदाकारी पक्षहरुले, आ-आफ्नो आपसी सम्बन्धमा, अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा स्थापित र महासन्धिको अनुसूचीहरुको रूपमा तोकिएका हवाई सुरक्षाका व्यवस्थाहरु संविदाकारी पक्षहरुलाई लागू हुने हदसम्म त्यस्ता सुरक्षा व्यवस्थाहरु अनुकूल हुनेगरी कार्य गर्नेछन् । यस प्रयोजनकालागि, आफूकहाँ दर्ता भएका वायुयानका संचालकहरु वा आफ्नो इलाकाभित्र कारोवारको मुख्य स्थान वा स्थायी बसोबास भएका वायुयानका संचालकहरुलाई र आफ्नो इलाकाभित्र रहेका विमानस्थलका संचालकहरुलाई त्यस्ता हवाई सुरक्षा व्यवस्थाहरु अनुकूल हुने गरी कार्य गर्न लगाउने छन् ।
४. वायुयानका त्यस्ता संचालकहरुलाई अर्को संविदाकारी पक्षको इलाकामा प्रवेश गर्दा, त्यहांबाट प्रस्थान गर्दा वा सो पक्षको इलाकाभित्र रहंदा उपर्युक्त प्रकरण ३ मा

उल्लिखित हवाई सुरक्षा व्यवस्थाहरूलाई पालना गर्न लगाउने कुरामा प्रत्येक संविदाकारी पक्ष मञ्जूर गर्दछ । प्रत्येक संविदाकारी पक्षले आफ्नो इलाकाभित्र वायुयानको सुरक्षा गर्न तथा यात्रु, चालकदल, हातमा लिइएका वस्तुहरू, भिटीगुण्टा, सरसामान र वायुयानको भण्डारणलाई विमानमा आरोहण गर्नु अघि र आरोहण गर्दा वा भार लादनु अगाडि र सो गर्दाका बखत निरीक्षण गर्ने काम गरी सुरक्षाका पर्याप्त उपायहरू प्रभावकारी रूपमा लागू गरिएको कुरा सुनिश्चित गर्नेछन् । प्रत्येक संविदाकारी पक्षले कुनै खास धम्कीलाई निस्तेज पार्न मनासिव विशेष सुरक्षाका उपायहरू अपनाउन अर्को संविदाकारी पक्षबाट कुनै अनुरोध भएमा सो उपर सहानुभूतिपूर्वक ध्यान समेत दिनेछ ।

५. गैर सैनिक वायुयानको गैर कानूनी कब्जा वा त्यस्तो वायुयान, त्यसका यात्रुहरू र चालकदल, विमानस्थल वा हवाई परिवहन सुविधाहरूको सुरक्षण विरुद्धको अन्य गैर कानूनी कार्यका घटना घटेमा वा त्यस्ता घटनाको धम्की भएमा त्यस्तो घटना वा त्यसको धम्कीलाई तिब्रता र सुरक्षित साथ अन्त्य गर्न संचार सुविधाहरू तथा उपयुक्त उपायहरू अपनाउने कार्यमा सहज तुल्याएर संविदाकारी पक्षहरूले एक अर्कालाई सहायता प्रदान गर्नेछन् ।

धारा - १४

उड्डयन सुरक्षण

प्रत्येक संविदाकारी पक्षले उड्डयन सुविधा, उडान कर्मचारी, वायुयान र वायुयान संचालनको क्षेत्रसंग सम्बन्धित अर्को संविदाकारी पक्षले कायम राखेका सुरक्षण स्तरको

सम्बन्धमा कुनै पनि समयमा परामर्शको माग गर्न सक्नेछ । त्यस्तो परामर्श त्यसरी माग गरेको तीस (३०) दिन भित्र हुनेछ ।

२. त्यस्तो परामर्श पछि, यदि कुनै एक पक्षले प्रकरण १ मा उल्लिखित क्षेत्रमा सुरक्षणका मापदण्डहरू, अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन सम्बन्धी महासन्धि अनुसार त्यस बखत स्थापित मापदण्ड अनुसार अर्को पक्षले प्रभावकारी रूपले कायम गरी प्रशासन गरेको छैन भन्ने पत्ता लगाएमा, अर्को पक्षलाई यसरी पत्ता लागेको र अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनको मापदण्ड अनुरूप गराउन आवश्यक पर्ने कदम चाल्नु पर्ने कुराको सूचना दिइनेछ । अर्को पक्षले त्यसपछि सहमति भएको समयावधि भित्र उपयुक्त सुधारात्मक कारवाइ चलाउनु पर्नेछ ।
३. महासन्धिको धारा १६ बमोजिम, यो थप सहमति भएको छकिक, अर्को संविदाकारी पक्षको ईलाकाको लागि वा सो इलाकाबाट सेवामा रहेको कुनै एक संविदाकारी पक्ष वा सो पक्षको तर्फबाट चलाईएको वायुयान अर्को संविदाकारी पक्षको इलाकाभित्र रहंदा अर्को संविदाकारी पक्षको अधिकारप्राप्त प्रतिनिधिहरूबाट हुने खोजतलाश अन्तर्गत रहन सक्नेछन् । तर, त्यस्तो कार्य वायुयानको संचालनमा अनुचित विलम्बको कारक हुनुहुंदैन । महासन्धिको धारा ३३ मा उल्लिखित दायित्वहरूमा जुनसुकै कुरा लेखिएको भएता पनि त्यस्तो खोजतलाशको उद्देश्य महासन्धि अनुसार त्यस बखत स्थापित मापदण्डहरू अनुरूप वायुयानसंग सम्बन्धित कागजातहरूको मान्यता, चालक दलका इजाजतपत्रहरू, वायुयानको अवस्था र वायुयानका उपकरणहरूको सत्यता प्रमाणित गर्नु हुनेछ ।

४. कुनै वायुयान संचालनको सुरक्षा सुनिश्चित गर्न जरुरी कारवाई गर्न अत्यावश्यक भएमा, प्रत्येक संविदाकारी पक्षलाई अर्को संविदाकारी पक्षको वायुयान वा वायुयानहरूको संचालन अख्तियारी तत्काल निलम्बन गर्ने वा हेरफेर गर्ने अधिकार हुनेछ ।
५. कुनै एक संविदाकारी पक्षले माथि प्रकरण ४ बमोजिम चलाएको कारवाई त्यस्तो कारवाई चलाउन लिइएको आधार समाप्त भए पछि अन्त्य हुनेछ ।
६. माथि प्रकरण २ को सन्दर्भमा, कुनै संविदाकारी पक्षले सहमति भएको समयावधि समाप्त भए पछि पनि अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनको मापदण्डको पालना नगरेमा त्यस सम्वन्धमा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनको महासचिवलाई जानकारी दिनु पर्दछ । स्थितिको त्यसपछिको सन्तोषजनक समाधानको वारेमा पनि निजलाई जानकारी गराउनु पर्दछ ।

धारा - १५

तथ्यांकहरूको व्यवस्था

कुनै पनि संविदाकारी पक्षका हवाई अधिकारीले अर्को संविदाकारी पक्षका हवाई अधिकारीलाई, एक अर्काको अनुरोधमा, प्रथम संविदाकारी पक्षका तोकिएको वायुसेवाले

प्रदान गर्ने सहमति भएका सेवाहरुको क्षमता पुनरावलोकन गर्न मनासिव तवरले आवश्यक हुने तथ्यांकको आवधिक वा अन्य विवरण उपलब्ध गराउनेछ । त्यस्तो विवरणमा सहमति भएका सेवाहरुमा सो वायुसेवाको परिवहनको परिमाण तथा त्यस्तो परिवहनको उत्पत्ति र गन्तव्य निर्धारण गर्न आवश्यक सबै सूचना समेत समावेश हुनेछन् ।

धारा - १६

संशोधन

१. कुनै संविदाकारी पक्षले यस सम्झौताको कार्यान्वयन, व्याख्या, प्रयोग वा संशोधन वा यस सम्झौताको परिपालनाका सम्बन्धमा कुनै पनि समयमा परामर्शको लागि अनुरोध गर्न सक्नेछ । संविदाकारी पक्षहरुले अन्यथा मन्जूर गरेकोमा बाहेक, अर्को संविदाकारी पक्षले अनुरोध प्राप्त गरेको मितिले साठी (६०) दिनभित्र त्यस्तो परामर्श शुरु हुनेछ । त्यस्तो परामर्शपछि भएका कुनै पनि सम्झौतालाई कूटनीतिक पत्रको आदान प्रदानबाट सम्पुष्टी गरिनेछ ।
२. दुबै संविदाकारी पक्षलाई बन्धनकारी हुने गरी हवाई यातायात सम्बन्धी कुनै बहुपक्षीय महासन्धि वा सम्झौता सम्पन्न भएमा त्यस्ता बहुपक्षीय महासन्धि वा सम्झौता अनुकूल हुने गरी यस सम्झौतालाई संशोधन गरिनेछ ।

धारा - १७

विवादको समाधान

१. यस सम्झौताको व्याख्या वा यसलाई लागू गर्ने सम्बन्धमा संविदाकारी पक्षहरु बीच कुनै विवाद उत्पन्न भएमा संविदाकारी पक्षहरुले सर्वप्रथम त्यसलाई आपसी वार्ताद्वारा समाधान गर्ने प्रयत्न गर्नेछन् ।
२. संविदाकारी पक्षहरुले वार्ताद्वारा विवाद समाधान गर्न नसकेमा, पक्षहरु सो विवाद कुनै व्यक्ति वा निकाय समक्ष निर्णयका लागि पेश गर्न सहमत हुन सक्नेछन् । पक्षहरु त्यसरी सहमत हुन नसकेमा, कुनै पनि संविदाकारी पक्षको अनुरोधमा प्रत्येक संविदाकारी पक्षले मनोनयन गर्ने एक/एक जना र त्यसरी मनोनयन भएका दुई जनाले नियुक्त गरेको तेस्रो मध्यस्थकर्ता गरी तीन जना मध्यस्थकर्ताहरु भएको एक न्यायाधिकरण (ट्राइबुनल) समक्ष सो विवाद पेश गरिनेछ । त्यस्तो तेस्रो मध्यस्थकर्ता कुनै पनि संविदाकारी पक्षको नागरिक हुनु हुँदैन । तेस्रो मध्यस्थकर्ताले न्यायाधिकरणको अध्यक्षको हैसियतमा काम गर्नेछ । प्रत्येक संविदाकारी पक्षले विवाद समाधानको लागि कुनै पनि संविदाकारी पक्षले मध्यस्थताको अनुरोध गरेको सूचना कूटनीतिक माध्यमबाट प्राप्त गरेको मितिले साठी (६०) दिन भित्र एकजना मध्यस्थकर्ता नियुक्त गर्नेछ र तेस्रो मध्यस्थकर्ता सो समयावधिको थप साठी (६०) दिनभित्र नियुक्त गरिनेछ । संविदाकारी पक्षहरु मध्ये कुनैले तोकिएको समयावधि भित्र मध्यस्थकर्ता नियुक्त नगरेमा वा तोकिएको समयावधि भित्र तेस्रो मध्यस्थकर्ताको नियुक्ति गर्न नसकेमा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनको परिषद्को अध्यक्षले कुनै पनि

संविदाकारी पक्षहरुको अनुरोधमा आवश्यकता अनुसार, एक जना मध्यस्थकर्ता वा मध्यस्थकर्ताहरु नियुक्त गर्न सक्नेछन् ।

यस धाराको प्रकरण २ अन्तर्गत दिइएको कुनै पनि निर्णय संविदाकारी पक्षहरुको लागि मान्य हुनेछ, र मध्यस्थ न्यायाधिकरणले अन्यथा निर्णय गरेकोमा बाहेक, सो न्यायाधिकरणको खर्च पक्षहरुबाट समान रूपमा व्यहोरिनेछ ।

यस धाराको प्रकरण २ अन्तर्गत दिइएको निर्णय पालना गर्न दुबै संविदाकारी पक्ष वा दुबै संविदाकारी पक्षको कुनै तोकिएको वायु सेवा असफल भएमा गल्ती गरेको संविदाकारी पक्षलाई वा संविदाकारी पक्षको सम्बन्धित तोकिएको वायुसेवालाई यस सम्झौताको कारणबाट प्रदान गरिएका अधिकार वा सुविधाहरु अर्को संविदाकारी पक्षले सीमित गर्न, स्थगित गर्न वा अन्त्य गर्न सक्नेछ ।

धारा - १८

अन्त्य

कुनै पनि संविदाकारी पक्षले यो सम्झौता अन्त्य गर्ने आफ्नो निर्णयको सम्बन्धमा अर्को संविदाकारी पक्षलाई, कुनै पनि बखत, लिखित सूचना दिनसक्नेछ । त्यस्तो सूचना सोही बखत नै अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनलाई समेत दिइनेछ । त्यस्तो अवस्थामा, अर्को संविदाकारी पक्षले सूचना प्राप्त गरेको मितिले एक बर्ष पछि, सो समयवाधि

समाप्त हुनु अगावै आपसी सम्झौताद्वारा अन्त्य गरिएको सूचना फिर्ता लिइएकोमा बाहेक, यो सम्झौताको अन्त्य हुनेछ । अर्को संविदाकारी पक्षले सूचना प्राप्त गरेको जानकारी नदिएको अवस्थामा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनले त्यस्तो सूचना प्राप्त गरेको चौध (१४) दिन पछि सो सूचना प्राप्त गरिएको मानिनेछ ।

धारा - १९

दर्ता

यस सम्झौता र यसमा गरिएका संशोधनहरू अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन समक्ष दर्ता गरिनेछन् ।

धारा - २०

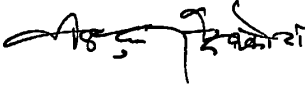
प्रारंभ

यो सम्झौता लागू गर्नको लागि प्रत्येक संविदाकारी पक्षको सम्पूर्ण कानूनी आवश्यकताहरू समाप्त भएको कुरा पुष्टी गर्ने कूटनीतिक पत्रहरू आदान प्रदान भएको मितिदेखि यो सम्झौता लागू हुनेछ ।

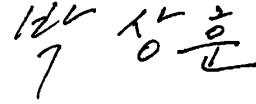
यसको प्रमाण स्वरूप, आ-आफ्ना सरकारहरूबाट अधिकारप्राप्त तल हस्ताक्षर गर्ने व्यक्तिहरूद्वारा प्रस्तुत सम्झौतामा हस्ताक्षर सम्पन्न भयो ।

आज मिति २०६९।६।५.....तदनुसार २९ सेप्टेम्बर २००४.. का दिन नेपाली, कोरियन र अंग्रेजी भाषाका दुईदुई सक्कल प्रतिमा सवै प्रतिहरु समान रुपमा प्रामाणिक हुनेगरी हस्ताक्षर सम्पन्न भयो । व्याख्यामा मत भिन्नता भएमा, अंग्रेजी प्रति मान्य हुनेछ ।

.....
श्री ५ को सरकार, नेपालको तर्फबाट



.....
गणतन्त्र कोरिया सरकारको तर्फबाट



अनुसूची

मार्ग तालीका

- गणतन्त्र कोरिया सरकारद्वारा तोकिएको वायुसेवाहरूले संचालन गर्ने हवाई सेवाका मार्गहरू:

<u>उद्गम विन्दु</u>	<u>मध्य विन्दु</u>	<u>गन्तव्य विन्दु</u>	<u>अगाडिको विन्दु</u>
सोल	बैङ्क	काठमाडौं	पछि तय गरिने

- श्री ५ को सरकार, नेपालद्वारा तोकिएको वायुसेवाहरूले संचालन गर्ने हवाई सेवाका मार्गहरू:

<u>उद्गम विन्दु</u>	<u>मध्य विन्दु</u>	<u>गन्तव्य विन्दु</u>	<u>अगाडिको विन्दु</u>
काठमाडौं	सांघाई	सोल	पछि तय गरिने

- प्रत्येक संविदाकारी पक्षका तोकिएका वायुसेवाहरूले, उनीहरूले चाहेमा, सम्पूर्ण वा कुनै उडानमा तोकिएको मार्गमा एक वा कुनै विन्दु हटाउन सक्नेछन्, तर त्यस्तो मार्गको उद्गम विन्दु वायुसेवा तोक्ने संविदाकारी पक्षको ईलाकामा रहनु पर्नेछ ।

- प्रत्येक संविदाकारी पक्षका तोकिएका वायुसेवाहरू तोकिएको मार्गको गन्तव्यको रोकिने विन्दु भन्दा पहिलो वा पछिको कुनै पनि क्रममा सेवा हुन सक्ने तोकिएको विन्दुको संयोजन स्थलमा रोकिन सक्नेछन्, तर यस्तो मार्गमा सहमति भएका सेवाहरूको सुरुवात प्रत्येक संविदाकारी पक्षको ईलाकामा उद्गम विन्दुबाट हुनुपर्नेछ ।

- प्रत्येक संविदाकारी पक्षका तोकिएका वायुसेवाहरूले मध्य विन्दुमा आफ्नो रोकिन पाउने पारवहन अधिकार (Stop-over traffic rights) प्रयोग गर्न पाउनेछन् । रोकिन पाउने आफ्नो अधिकारले मध्य विन्दुमा हवाई परिवहनको पाँचौ स्वतन्त्रता उपभोग गर्न पाइनेछैन ।