

대한민국
외교부

전권위임장

본인 대한민국 외교부장관 조현은 주노르웨이왕국 대한민국
국 특명전권대사 서민정 씨에게 대한민국 정부를 대표하여 대한
민국 정부와 아이슬란드 정부 간의 각자의 영역 간 및 그 이원의
항공업무를 위한 협정에 서명할 권한을 부여하였다.

이상의 증거로, 본인은 이천이십오년 십일월 이십칠일 서울에
서 이에 서명하고 대한민국 외교부장관인을 날인하였다.



외교부장관



I, Cho Hyun, Minister of Foreign Affairs of the Republic of Korea, do hereby certify that Ms. Seo Minjeong, Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of the Republic of Korea to the Kingdom of Norway, is vested with full power and authority to sign, on behalf of the Government of the Republic of Korea, the Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of Iceland for Air Services between and beyond their Respective Territories.

IN WITNESS WHEREOF, I have signed and sealed these Presents at Seoul, this twenty-seventh day of November in the year of two thousand and twenty-five.

/Sgd./ Cho Hyun
Minister of Foreign Affairs

**SAMNINGUR MILLI
RÍKISSTJÓRNAR ÍSLANDS
OG
RÍKISSTJÓRNAR LÝÐVELDISINS KÓREU
UM FLUGÞJÓNUSTU MILLI YFIRRÁÐASVÆÐA HVORRAR UM
SIG OG ÁFRAM FRÁ ÞEIM**

Ríkisstjórn Íslands og ríkisstjórn Lýðveldisins Kóreu (hér á eftir nefndar „samningsaðilar“),

sem eru aðilar að samningnum um alþjóðlegt almenningflug sem var lagður fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944 og

sem hafa hug á að gera samning í því skyni að koma á flugþjónustu milli yfirráðasvæða hvorrar um sig og áfram frá þeim,

hafa orðið ásáttar um eftirfarandi:

1. gr.

Skilgreiningar.

Í þessum samningi hafa eftirfarandi hugtök þá merkingu sem hér segir nema annað leiði af samhengi:

- (a) „Chicago-samningur“ merkir samningurinn um alþjóðlegt almenningflug, sem var lagður fram til undirritunar í Chicago 7. desember 1944 og felur í sér hvern þann viðauka sem hefur verið samþykktur skv. 90. gr. þess samnings og sérhverja breytingu á viðaukum hans skv. 90. og 94. gr. hans, að svo miklu leyti sem þessir viðaukar og breytingar hafa tekið gildi gagnvart báðum samningsaðilum eða verið fullgilt af hálfu þeirra beggja,
- (b) „flugmálayfirvöld“ merkir, í tilviki Lýðveldisins Kóreu, ráðherra landnýtingar-, innviða- og samgöngumála og, í tilviki Íslands, innviðaráðherra eða í báðum tilvikum hver sá aðili eða yfirvald sem hefur heimild til þess að inna af hendi þau störf sem fyrrnefnd yfirvöld hafa með höndum,
- (c) „tilnefndur flugrekandi“ merkir flugrekandi, sem annar samningsaðilanna hefur tilnefnt með skriflegri tilkynningu til hins samningsaðilans til að annast flugþjónustu á leiðum sem eru tilgreindar í viðaukanum við þennan samning og

fengið hefur viðeigandi rekstrarleyfi af hálfu hins samningsaðilans skv. 3. gr. samnings þessa,

- (d) „yfirráðasvæði“ hefur með tilliti til ríkis þá merkingu sem því er gefin í 2. gr. Chicago-samningsins,
- (e) „flugþjónusta“, „alþjóðleg flugþjónusta“, „flugrekandi“ og „viðkoma án viðskipta“ hafa þá merkingu, eftir því sem við á, sem tilgreind er í 96. gr. Chicago-samningsins,
- (f) „flutningsgeta“ merkir, með tilliti til loftfars, sá farmþungi loftfarsins sem er fyrir hendi á tiltekinni leið eða hluta leiðar,
- (g) „flutningsgeta“ merkir, með tilliti til samþykkrar þjónustu, flutningsgeta loftfarsins sem er notuð í fyrrnefndri þjónustu, margfölduð með ferðatíðni þess á ákveðnu tímabili á leið eða hluta leiðar,
- (h) „flutningur“ merkir flutningur farþega, farangurs, farms og pósts,
- (i) „gjaldskrá“ merkir hvert það verð sem flugrekendur setja upp eða hyggjast setja upp, beint eða í gegnum umboðsaðila sína, gagnvart hvaða einstaklingi eða aðila sem er fyrir flutning farþega (og farangurs þeirra) og farms (að frátöldum pósti) með flutningum í lofti, þ.m.t.:

- i. þau skilyrði sem gilda um tiltækileika og gildissvið tiltekinna gjaldskrár og
- ii. gjöld og skilyrði sem gilda um hverja þá viðbótarþjónustu vegna fyrrnefnds flutnings sem flugrekendur bjóða fram,

- j) „notendagjald“ merkir gjald sem lögbær yfirvöld taka eða heimila að séu tekin af flugrekendum fyrir að láta þeim í té afnot af eignum eða aðstöðu á flugvelli eða flugleiðsögubúnaði, þ.m.t. tengd þjónusta og aðstaða, fyrir loftför, áhafnir þeirra, farþega og farm og
- (k) „viðauki“ merkir viðaukinn við þennan samning eða með áorðnum breytingum í samræmi við ákvæði 20. gr. þessa samnings. Viðaukinn er óaðskiljanlegur hluti þessa samnings og skulu allar vísanir í samninginn fela í sér vísanir í viðaukann, ef ekki er skýrt kveðið á um annað.

2. gr.

Veiting réttinda.

1. Hvor samningsaðili um sig veitir hinum samningsaðilanum réttindi, sem tilgreind eru

í samningi þessum, til að stunda alþjóðlega flugþjónustu á þeim leiðum sem tilgreindar eru í viðaukanum (hér á eftir nefnt „samþykkt þjónusta“ og „tilgreindar leiðir“, eftir því sem við á).

2. Tilnefndir flugrekendur hvors samningsaðila um sig skulu, með fyrirvara um ákvæði samnings þessa, njóta eftirfarandi réttinda á meðan þeir stunda samþykktu þjónustu á tilgreindum leiðum:
 - (a) að fljúga yfir yfirráðasvæði ríkis hins samningsaðilans án þess að lenda,
 - (b) að hafa viðkomu á yfirráðasvæði ríkis hins samningsaðilans án viðskipta og
 - (c) að hafa viðkomu á yfirráðasvæði ríkis hins samningsaðilans á stöðum á tilgreindum leiðum með fyrirvara um ákvæði í viðaukanum í þeim tilgangi að taka með eða skila af sér farþegum, farmi og pósti.
3. Ekkert í þessari grein telst veita tilnefndum flugrekendum annars samningsaðilans þau sérréttindi að taka með, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, farþega, farm eða póst sem fluttur er gegn þóknun eða leigugjaldi til annars staðar á yfirráðasvæði fyrrnefnds hins samningsaðila.

3. gr.

Tilnefndir flugrekendur.

1. Hvor samningsaðili um sig skal hafa rétt til að tilnefna, með skriflegri tilkynningu til hins samningsaðilans, einn flugrekanda eða fleiri í því skyni að stunda samþykktu þjónustu á tilgreindum leiðum.
2. Þegar slík tilnefning berst skulu flugmálayfirvöld hins samningsaðilans, með fyrirvara um ákvæði 3. og 4. mgr. þessarar greinar, veita tilnefndum flugrekendum viðeigandi rekstrarleyfi án tafar.
3. Flugmálayfirvöldum annars samningsaðilans er heimilt að krefjast þess að sérhver flugrekandi, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt, sýni þeim fram á hæfni sína til að uppfylla skilyrði samkvæmt þeim lögum og reglum sem þau yfirvöld beita að jafnaði, og eins og eðlilegt má telja, í samræmi við ákvæði Chicago-samningsins þegar um rekstur alþjóðlegrar flugþjónustu er að ræða.

4. Flugmálayfirvöld hvors samningsaðila um sig skulu eiga rétt á að synja um það rekstrarleyfi, sem um getur í 2. mgr. þessarar greinar, eða að setja þau skilyrði, sem þau kunna að telja nauðsynleg, um með hvaða hætti tilnefndir flugrekendur geti nýtt sér þau réttindi sem tilgreind eru í 2. gr. samnings þessa, í þeim tilvikum þegar fyrrnefnd flugmálayfirvöld eru ekki fullviss um að veruleg eignarhlutdeild í fyrrnefndum flugrekendum og raunveruleg yfirráð yfir þeim séu í höndum þess samningsaðila sem tilnefnir flugrekendur eða ríkisborgara þess samningsaðila.
5. Þegar flugrekandi hefur verið tilnefndur og fengið leyfi með þeim hætti er fyrr greinir er honum heimilt að hefja, hvenær sem er, rekstur samþykkrar þjónustu, að því tilskildu að flutningsgeta sé samkvæmt þeim reglum sem eru settar á grundvelli 10. gr. samnings þessa og að gjaldskrár, sem eru ákveðnar í samræmi við ákvæði 12. gr. samnings þessa, gildi að því er þá þjónustu varðar.
6. Hvor samningsaðili um sig skal eiga rétt á að draga til baka tilnefningu hvaða flugrekanda sem er með skriflegri tilkynningu til hins samningsaðilans og að skipta út áður tilnefndum flugrekanda fyrir annan flugrekanda.

4. gr.

Afturköllun og tímabundin niðurfelling réttinda.

1. Flugmálayfirvöld hvors samningsaðila um sig skulu eiga rétt á að afturkalla rekstrarleyfi eða fella tímabundið niður heimild flugrekanda, sem hinn samningsaðilinn hefur tilnefnt, til að nýta sér þau réttindi sem tilgreind eru í 2. gr. samnings þessa eða að setja þau skilyrði sem þau telja nauðsynleg vegna nýtingar slíkra réttinda:
 - (a) í þeim tilvikum þegar þau eru ekki fullviss um að veruleg eignarhlutdeild í fyrrnefndum flugrekendum og raunveruleg yfirráð yfir þeim séu í höndum þess samningsaðila sem tilnefnir flugrekanda eða ríkisborgara þess samningsaðila eða
 - (b) þegar flugrekandinn fer ekki að lögum og reglum samningsaðilans sem veitir þessi réttindi eða
 - (c) þegar flugrekandinn stundar ekki með öðrum hætti rekstur sinn í samræmi við þau skilyrði sem mælt er fyrir um í þessum samningi.

2. Ef tafarlaus afturköllun eða tímabundin niðurfelling rekstrarleyfis eða tafarlaus ákvörðun þeirra skilyrða sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar er ekki frumskilyrði þess að koma í veg fyrir frekari brot á lögum eða reglum skal aðeins nýta slíkan rétt að undangengnu samráði við hinn samningsaðilann.

5. gr.

Tollar og önnur sambærileg gjöld.

1. Loftför, sem tilnefndir flugrekendur annars hvors samningsaðilans starfrækja, ásamt venjulegum búnaði þeirra, varahlutum, eldsneytis- og smurolúbirgðum og aðföngum loftfars (þ.m.t. matur, drykkir og tóbak) um borð í slíkum loftförum, skulu undanþegin öllum tollum, skoðunargjöldum og öðrum gjöldum eða sköttum við komu inn á yfirráðasvæði hins samningsaðilans, á grundvelli gagnkvæmni, í samræmi við ákvæði gildandi laga og reglna hjá hvorum samningsaðila um sig, að því tilskildu að fyrrnefndur búnaður og aðföng séu áfram um borð í loftfarinu þar til þau eru flutt út á ný.
2. Einnig skal eftirfarandi undanþegið sömu tollum, sköttum, kostnaði og gjöldum samkvæmt gildandi ákvæðum laga og reglna hvors samningsaðila um sig, að undanskildum gjöldum sem svara til veittrar þjónustu:
 - (a) aðföng loftfara sem eru tekin um borð á yfirráðasvæði annars hvors samningsaðilans, innan þeirra marka sem lögbær yfirvöld viðkomandi samningsaðila ákveða, og eru til notkunar um borð í loftförum sem sinna samþykktri þjónustu tilnefndra flugrekendenda hins samningsaðilans,
 - (b) varahlutir, þ.m.t. hreyflar, sem komið er með inn á yfirráðasvæði annars hvors samningsaðilans vegna viðhalds eða viðgerða á loftförum sem sinna samþykktri þjónustu tilnefndra flugrekenda hins samningsaðilans og
 - (c) eldsneyti og smurolíur sem eru ætluð loftförum sem tilnefndir flugrekendur hins samningsaðilans starfrækja vegna samþykktar þjónustu, jafnvel þegar nota á þessar birgðir á þeim hluta ferðar sem er farin yfir yfirráðasvæði þess samningsaðila þar sem þær eru teknar um borð.

Efnisþættir, sem um getur í a-, b- og c-lið þessarar málsgreinar, skulu vera undir

eftirliti eða stjórn tollyfirvalda.

3. Aðeins er heimilt að afferma venjulegan búnað loftfars, varahluti, eldsneytis- og smurolíubirgðir og aðföng loftfars, sem geymd eru um borð í loftfari tilnefndra flugrekenda annars hvors samningsaðilans, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans með samþykki tollyfirvalda þess samningsaðila sem getur krafist þess að efnisþættirnir verði færðir undir eftirlit fyrrnefndra yfirvalda þar til þeir eru fluttir aftur úr landi eða þeim ráðstafað með öðrum hætti í samræmi við tollareglur.
4. Nauðsynleg skjöl, sem tilnefndir flugrekendur annars samningsaðilans nota, þ.m.t. flugmiðar og farmbréf, auk kynningarefnis, skulu undanþegin öllum tollum og öðrum sambærilegum gjöldum á yfirráðasvæði hins samningsaðilans.
5. Farangur og farmur í beinni gegnumferð skulu undanþegin öllum tollum, sköttum, skoðunargjöldum og öðrum sambærilegum gjöldum með gagnkvæmum hætti, að undanskildum gjöldum sem svara til veittrar þjónustu.

6. gr.

Notendagjöld.

1. Hvorugur samningsaðilanna skal leggja á eða heimila að lögð verði á tilnefnda flugrekendur hins samningsaðilans hærri notendagjöld en þau sem lögð eru á hans eigin flugrekendur sem stunda sambærilega alþjóðlega flugþjónustu.
2. Hvor samningsaðili um sig skal hvetja til þess að fram fari samráð um notendagjöld milli lögbærra yfirvalda hans á sviði gjaldtöku og flugrekenda, sem nota þjónustuna og aðstöðuna sem fyrrnefnd yfirvöld á sviði gjaldtöku láta í té, fyrir atbeina samtaka sem koma fram fyrir hönd flugrekenda þar sem því verður við komið. Hvor samningsaðili um sig skal enn fremur hvetja lögbær yfirvöld sín á sviði gjaldtöku og fyrrnefnda flugrekendur til að skiptast á viðeigandi upplýsingum um notendagjöld.

7. gr.

Beiting laga og reglna.

1. Tilnefndir flugrekendur samningsaðila skulu fara að lögum, reglum og verklagsreglum hins samningsaðilans sem varða aðgang eða brottför loftfara í alþjóðlegri flugþjónustu að eða frá yfirráðasvæði þess síðarnefnda eða varða starfrækslu og leiðsögu slíkra loftfara við komu þeirra inn á fyrrnefnt yfirráðasvæði og fram að og að meðtalinni brottför þeirra frá því.
2. Við komu inn á yfirráðasvæði ríkis samningsaðila skulu áhöfn, farþegar, farmur og póstur um borð í loftförum tilnefndra flugrekenda hins samningsaðilans uppfylla ákvæði laga, reglna og verklagsreglna fyrrnefnda samningsaðilans sem gilda um útlendingaeftirlit, vegabréf eða önnur samþykkt ferðaskilríki, komu, tollafgreiðslu og sóttvarnarráðstafanir eða annar annast það fyrir þeirra hönd.
3. Farþegar, farangur og farmur í beinni gegnumferð um yfirráðasvæði annars hvors samningsaðilans sem fara ekki út af því flugvallarsvæði sem er frátekið vegna slíkrar notkunar nema:
 - (a) að því er varðar verndarráðstafanir gegn ofbeldi og flugránum,
 - (b) að því er varðar verndarráðstafanir sem um getur í 18. gr. þessa samnings,
 - (c) til að koma í veg fyrir ólöglega verslun með lyf sem innihalda ávana- eða fíkniefni og með geðvirk efni og
 - (d) til að koma í veg fyrir ólöglega komu fólks,skulu aðeins hlíta einföldu eftirliti.
4. Álagður kostnaður og gjöld á yfirráðasvæði annars hvors samningsaðilans vegna flugreksturs flugrekenda hins samningsaðilans fyrir notkun flugvalla og annarrar flugaðstöðu á yfirráðasvæði fyrrnefnda samningsaðilans skulu ekki vera hærri en álagður kostnaður og gjöld á yfirráðasvæði fyrrnefnda samningsaðilans vegna reksturs annarra flugrekenda sem starfrækja sambærilega alþjóðlega flugþjónustu.
5. Hvorugur samningsaðilanna skal ívilna öðrum flugrekanda á kostnað tilnefnds flugrekenda hins samningsaðilans þegar hann beitir reglum sínum um tolleftirlit, útlendingaeftirlit, sóttvarnarráðstafanir og sambærilegum reglum eða þegar flugvellir, loftbrautir og flugumferðarþjónusta og tengd aðstaða, sem hann hefur umráð yfir, eru notuð.

8. gr.

Viðurkenning vottorða, skírteina og leyfa.

Samningsaðili skal taka gild lofthæfivottorð, hæfisskírteini og leyfi, sem hinn samningsaðilinn gefur út eða staðfestir sem gild, á meðan þau halda gildi sínu, vegna starfrækslu samþykktrar þjónustu á tilgreindum leiðum, ávallt með því skilyrði að slík vottorð, skírteini eða leyfi hafi verið gefin út eða staðfest sem gild í samræmi við þær viðmiðanir sem settar eru samkvæmt Chicago-samningnum. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér þó rétt til að neita að taka gild, vegna flugs til og frá yfirráðasvæði hans, hæfisskírteini og leyfi sem hinn samningsaðilinn veitir eigin ríkisborgurum.

9. gr.

Stofnun umboðsskrifstofa flugrekenda.

Heimila skal tilnefndum flugrekendum beggja samningsaðila, á yfirráðasvæði hins samningsaðilans:

- (a) að koma á fót umboðsskrifstofum til að kynna flutninga í lofti og selja flugmiða og koma á fót annarri aðstöðu sem er nauðsynleg til að unnt sé að bjóða fram flutninga í lofti,
- (b) að flytja inn og hafa þar, í samræmi við lög og reglur hins samningsaðilans um komu, búsetu og atvinnu, sérhæfða starfsmenn á sviði stjórnunar, sölu, tækni og reksturs og aðra sérhæfða starfsmenn sem eru nauðsynlegir til að unnt sé að bjóða fram flutninga í lofti og
- (c) að selja flutninga í lofti milliliðalaust og, að eigin ákvörðun viðkomandi flugrekenda, fyrir milligöngu umboðsaðila sinna.

10. gr.

Reglur um flutningsgetu.

1. Tilnefndir flugrekendur beggja samningsaðila skulu fá samngjörn og jöfn tækifæri til að stunda samþykktu þjónustu á tilgreindum leiðum milli yfirráðasvæða þeirra.

2. Við rekstur samþykkrar þjónustu skulu tilnefndir flugrekendur hvors samningsaðila um sig taka tillit til hagsmuna tilnefndra flugrekenda hins samningsaðilans til þess að hafa ekki ótilhlýðileg áhrif á þá þjónustu sem sá síðarnefndi veitir á sömu leiðum eða hlutum þeirra.
3. Halda skal flutningsgetu tilnefndra flugrekenda annars samningsaðilans á sérhverri tilgreindri leið, ásamt flutningsgetu tilnefndra flugrekenda hins samningsaðilans, í eðlilegu samræmi við þarfir almennings til flutninga í lofti á fyrrnefndri leið.
4. Meginmarkmið með samþykktri þjónustu, sem tilnefndir flugrekendur hvors samningsaðila um sig veita, skal vera að bjóða fram, með hæfilegri hleðslunýtingu, næga flutningsgetu til þess að anna raunverulegri og fyrirsjáanlegri flutningsþörf til og frá yfirráðasvæði þess samningsaðila sem tilnefnir flugrekendurnar. Flutningur, sem kemur um borð eða fer frá borði á yfirráðasvæði hins samningsaðilans þegar flogið er til eða frá stöðum á tilgreindum leiðum á yfirráðasvæðum ríkja, annarra en þeirra sem tilnefna flugrekendurnar, skal vera viðbót. Réttur slíkra flugrekenda til flutnings milli staða á tilgreindum leiðum á yfirráðasvæði hins samningsaðilans og staða í þriðju ríkjum skal nýttur í þágu skipulegrar uppbyggingar alþjóðlegrar flugþjónustu þannig að flutningsgetan tengist:
 - (a) þörf fyrir flutninga til og frá yfirráðasvæði þess samningsaðila sem tilnefnir flugrekendurnar,
 - (b) þörf fyrir flutninga sem fyrir er á þeim svæðum sem samþykkt þjónusta fer í gegnum, að teknu tilliti til staðbundinnar og svæðisbundinnar flugþjónustu, og
 - (c) þörf fyrir gegnumflug.

11. gr.

Rekstrarfyrirkomulag.

1. Flugmálayfirvöld samningsaðilanna skulu koma sér saman um flutningsgetu og ferðatíðni.
2. Tilnefndir flugrekendur annars samningsaðilans geta, allt eftir flutningaþörf, sótt um að stunda flutninga á viðbótarhluta tilgreindu leiðanna. Umsókn um slíkt flug skal senda flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans, í samræmi við landslög og reglur

þess samningsaðila, og er aðeins hægt að stunda slíkt flug að fengnu samþykki fyrrnefndra yfirvalda.

12. gr. Gjaldskrár.

1. Hvor samningsaðili um sig skal heimila sérhverjum tilnefndum flugrekanda að ákvarða gjaldskrár á grundvelli þeirra viðskiptaaðstæðna sem ríkja á markaðnum. Afskipti samningsaðilanna skulu takmarkast við það:
 - (a) að koma í veg fyrir gjaldskrár eða verklag sem hefur ósanngjarna mismunun í för með sér,
 - (b) að vernda neytendur gegn gjaldskrár með óeðlilega háu eða hamlandi verði vegna misnotkunar markaðsráðandi stöðu og
 - (c) að vernda flugrekendur gegn gjaldskrár með óeðlilega lágu verði sem rekja má til beinna eða óbeinna ríkisstyrkja eða -aðstoðar.
2. Hvor samningsaðili um sig getur krafist þess að gjaldskrár, sem tilnefndir flugrekendur hins samningsaðilans hyggjast nota til innheimtu fyrir flutninga til eða frá yfirráðasvæði hans, séu tilkynntar eða lagðar inn hjá flugmálayfirvöldum hans. Óheimilt er að krefja tilnefnda flugrekendur beggja samningsaðila um slíka tilkynningu eða innlagningu með skemmri fyrirvara en þrjátíu (30) dögum fyrir fyrirhugaðan gildistökudag. Í einstökum tilvikum er tilkynning eða innlagning heimil með skemmri fyrirvara en allajafna er krafist.
3. Hvorugur samningsaðilinn skal grípa til einhliða ráðstafana til að koma í veg fyrir að gjaldskrá, sem áformað er að koma á eða halda áfram að innheimta eftir, verði tekin upp eða gildi áfram af hálfu:
 - (a) tilnefnds flugrekanda annars hvors samningsaðilans vegna alþjóðlegrar flugþjónustu milli yfirráðasvæða samningsaðilanna eða
 - (b) tilnefnds flugrekanda annars hvors samningsaðilans vegna alþjóðlegrar flugþjónustu milli yfirráðasvæðis hins samningsaðilans og yfirráðasvæðis annars ríkis.

4. Telji samningsaðili að slík gjaldskrá sé ekki í samræmi við sjónarmiðin sem sett eru fram í 1. mgr. þessarar greinar skal hann óska eftir samráði og tilkynna hinum samningsaðilanum um ástæður óánægju sinnar eins fljótt og auðið er. Samráðið skal fara fram í samræmi við 15. gr. þessa samnings og skulu samningsaðilarnir vinna saman að því að tryggja nauðsynlegar upplýsingar til að leysa málið með rökstuddum hætti. Ef samningsaðilarnir ná samkomulagi vegna gjaldskrár, sem er efni tilkynningar um óánægju, skal hvor samningsaðili um sig gera sitt ýtrasta til að koma samkomulaginu til framkvæmda. Náist ekki slíkt gagnkvæmt samkomulag skal gjaldskráin taka gildi eða gilda áfram.

13. gr.

Yfirfærsla tekna.

Hvor samningsaðili um sig skal veita tilnefndum flugrekendum hins samningsaðilans rétt til frjálstrar yfirfærslu, í öllum auðskiptanlegum gjaldmiðlum í samræmi við gildandi reglur um gjaldeyrisviðskipti, á tekjum umfram útgjöld sem þessir flugrekendur hafa aflað sér á yfirráðasvæði fyrrnefnda samningsaðilans í tengslum við flutninga farþega, pósts og farms.

14. gr.

Afhending tölfraðilegra gagna.

Flugmálayfirvöld hvors samningsaðila um sig skulu láta flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans í té, að fram kominni beiðni þar um, tölfraðileg gögn sem eðlilegt er að fara fram á til þess að unnt sé að yfirfara þá flutningsgetu, sem tilnefndir flugrekendur fyrrnefnda samningsaðilans bjóða fram innan samþykktu þjónustunnar á tilgreindum leiðum. Slík gögn skulu innihalda allar nauðsynlegar upplýsingar til þess að ákvarða flutningsmagn viðkomandi flugrekenda innan samþykktu þjónustunnar.

15. gr.

Samráð.

1. Flugmálayfirvöld samningsaðilanna skulu öðru hverju eiga samráð sín á milli, í anda náinnar samvinnu, í því skyni að tryggja framkvæmd ákvæða þessa samnings og

viðaukans við hann, og tryggja að farið verði að ákvæðum hans svo viðunandi sé, og skulu efna til samráðs þegar nauðsyn ber til í því skyni að gera breytingar.

2. Hvor samningsaðili um sig getur óskað eftir samráði, sem getur farið fram með viðræðufundum eða bréfaskiptum, og skal það hefjast innan sextíu (60) daga frá því að óskað er eftir því nema báðir samningsaðilar samþykki að framlengja þennan frest.

16. gr.

Lausn deilumála.

1. Komi upp deilur milli samningsaðilanna um túlkun eða beitingu þessa samnings skulu þeir leitast við að leysa þær með samningaviðræðum.
2. Nái samningsaðilar ekki að leysa deiluna með samningaviðræðum geta þeir vísað henni til annars aðila eða stofnunar; ef þeir ná ekki að sammælast um það má vísa deilunni, að beiðni annars hvors samningsaðilans, til úrskurðar dóms sem þrír gerðarmenn skipa þar sem einn skal skipaður af hvorum samningsaðila og sé þriðji skipaður af þeim tveimur sem þannig eru skipaðir. Hvor samningsaðili um sig skal skipa gerðarmann innan sextíu (60) daga frá því að samningsaðili tekur við tilkynningu frá hinum samningsaðilanum eftir diplómatískum leiðum með beiðni um að deilan verði lögð í gerð hjá gerðardómi og skal þriðji gerðarmaðurinn skipaður innan næstu sextíu (60) daga. Ef annar hvor samningsaðilanna hefur ekki tilnefnt gerðarmann innan tilgreinds tíma eða ef þriðji gerðarmaðurinn er ekki skipaður innan tilgreinds tíma getur hvor samningsaðila sem er farið fram á það við forseta ráðs Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að hann skipi gerðarmann eða -menn, eftir því sem við á. Í slíkum tilvikum skal þriðji gerðarmaðurinn vera ríkisborgari þriðja ríkis og formaður gerðardómsins.
3. Samningsaðilar skulu fara að hverri þeirri ákvörðun sem tekin er skv. 2. mgr. þessarar greinar.
4. Ef og svo lengi sem annar hvor samningsaðilanna eða tilnefndur flugrekandi annars hvors samningsaðilans fer ekki að kröfum 3. mgr. þessarar greinar getur hinn samningsaðilinn takmarkað eða afturkallað réttindi sem hann hefur veitt á grundvelli þessa samnings.

17. gr.
Flugöryggi.

1. Hvor samningsaðili um sig getur hvenær sem er farið fram á samráð um öryggisviðmiðanir á sviðum sem varða flugrekstraraðstöðu, flugáhafnir, loftför og starfrækslu þeirra sem hinn samningsaðilinn viðheldur. Samráð þetta skal fara fram innan þrjátíu (30) daga frá því að fyrrnefnd beiðni er lögð fram.
2. Ef annar samningsaðilinn kemst að þeirri niðurstöðu, eftir slíkt samráð, að hinn samningsaðilinn fylgi ekki og beiti öryggisviðmiðunum með skilvirkum hætti á þeim sviðum sem um getur í 1. mgr. þessarar greinar, sem jafngilda þeim viðmiðunum sem komið er á samkvæmt Chicago-samningnum („viðmiðunum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar“), skal hinum samningsaðilanum tilkynnt um þá niðurstöðu og til hvaða ráðstafana nauðsynlegt er talið að grípa til að uppfylla megi viðmiðanir Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Hinn samningsaðilinn skal þá gera viðeigandi ráðstafanir þessu til leiðréttingar innan umsaminna tímamarka.
3. Samkvæmt 16. gr. Chicago-samningsins er enn fremur samþykkt að viðurkenndir fulltrúar hins samningsaðilans megi framkvæma skoðun á hverju því loftfari, sem flugrekandi samningsaðila starfrækir eða er starfrækt á hans vegum og er í förum til eða frá yfirráðasvæði ríkis hins samningsaðilans, meðan það er á yfirráðasvæði ríkis hins samningsaðilans, að því tilskildu að skoðunin valdi ekki óeðlilegum töfum að því er starfrækslu loftfarsins varðar. Með fyrirvara um þær skuldbindingar sem um getur í 33. gr. Chicago-samningsins er skoðun þessi framkvæmd í því skyni að kanna bæði gildi skjala sem fylgja loftfarinu og skírteina áhafnar og að búnaður og ástand loftfarsins uppfylli viðmiðanir Alþjóðaflugmálastofnunarinnar.
4. Hvor samningsaðili um sig áskilur sér rétt til þess að fella tímabundið niður eða breyta rekstrarleyfi tilnefnds flugrekanda eða flugrekenda hins samningsaðilans án tafar þegar nauðsynlegt er að grípa til brýnna aðgerða í því skyni að tryggja öryggi í rekstri flugrekanda.
5. Aðgerð, sem samningsaðili grípur til í samræmi við 4. mgr. þessarar greinar, skal hætt um leið og forsendur fyrir henni eru ekki lengur til staðar.

6. Liggi fyrir ákvörðun, með vísan til 2. mgr. þessarar greinar, þess efnis að annar samningsaðilinn uppfylli ekki viðmiðanir Alþjóðaflugmálastofnunarinnar að umsömdum tíma liðnum ætti að tilkynna aðalframkvæmdastjóra stofnunarinnar um það. Þá ber einnig að tilkynna aðalframkvæmdastjóranum um eftirfarandi og viðunandi lausn málsins.

18. gr. Flugvernd.

1. Samningsaðilarnir áréttu, í samræmi við réttindi sín og skyldur samkvæmt alþjóðalögum, að gagnkvæm skylda þeirra til að vernda almenningssflug gegn ólögmætu athæfi sé órjúfanlegur þáttur þessa samnings. Samningsaðilarnir skulu einkum, án þess að takmarka almennt gildi réttinda sinna og skyldna samkvæmt alþjóðalögum, bregðast við í samræmi við ákvæði samningsins um lögbrot og aðra verknaði í loftförum, sem var undirritaður í Tókýó 14. september 1963, samningsins um að koma í veg fyrir ólöglega töku loftfara, sem var undirritaður í Haag 16. desember 1970, samningsins um að koma í veg fyrir ólögmætar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem var undirritaður í Montreal 23. september 1971 og bókunarinnar til að koma í veg fyrir ofbeldisverk í flughöfnum fyrir almenna alþjóðlega flugumferð, sem var undirrituð í Montreal 24. febrúar 1988, sem kom til viðbótar samningnum um að koma í veg fyrir ólögmæltar aðgerðir gegn öryggi flugsamgangna, sem var undirritaður í Montreal 23. september 1971, og annarra samninga um flugvernd sem báðir samningsaðilar gerast aðilar að.
2. Samningsaðilarnir skulu, að fenginni beiðni þar um, veita hvor öðrum alla þá aðstoð sem nauðsynleg er til að koma í veg fyrir ólöglega töku almenningssloftfara og aðrar aðgerðir sem teljast ólögmætt athæfi og er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla og flugleiðsögubúnaðar og takast á við sérhverja aðra ógn við flugvernd í almenningssflugi.
3. Samningsaðilarnir skulu, í gagnkvæmum samskiptum sín á milli, haga athöfnum sínum í samræmi við flugverndarákvæði sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur innleitt og eru tilgreind sem viðaukar við Chicago-samninginn, að því marki sem slík flugverndarákvæði gilda fyrir samningsaðilana; þeir skulu gera kröfu um að

rekstraraðilar loftfara á skrá hjá þeim eða rekstraraðilar loftfara sem hafa aðalstarfsstöð eða fast aðsetur á yfirráðasvæðum þeirra og rekstraraðilar flugvalla á yfirráðasvæðum þeirra hagi athöfnum sínum í samræmi við slík flugverndarákvæði.

4. Hvor samningsaðili um sig samþykkir að heimilt sé að gera þá kröfu til slíkra rekstraraðila loftfara að þeir virði þau flugverndarákvæði sem um getur í 3. mgr. þessarar greinar eins og hinn samningsaðilinn ætlast til vegna komu inn á yfirráðasvæði sitt, brottför þaðan eða veru þar. Hvor samningsaðili um sig skal tryggja að fullnægjandi ráðstöfunum sé beitt með skilvirkum hætti á yfirráðasvæði hans til að vernda loftför og skoða gaumgæfilega farþega, áhafnir, handfarangur, farangur, farm og aðföng loftfars áður en og um leið og farið er um borð eða hleðsla fer fram. Hvor samningsaðili um sig skal einnig taka til vinsamlegrar athugunar allar óskir hins samningsaðilans um réttmætar og sérhæfðar verndarráðstafanir til þess að mæta tiltekinni ógn.
5. Þegar hætta er á ólöglegri töku almenningsloftfara eða öðrum aðgerðum sem eru ólögsmætt athæfi og er beint gegn öryggi slíkra loftfara, farþega þeirra og áhafna, flugvalla eða flugleiðsögubúnaðar, eða þegar slíkt á sér stað, skulu samningsaðilarnir aðstoða hvor annan með því að greiða fyrir samskiptum og öðrum viðeigandi ráðstöfunum til að binda enda á slíka atburði eða hættu á slíkum atburðum á skjótan og öruggan hátt.

19. gr.

Rannsóknir slysa.

1. Eigi nauðlending eða slys sér stað þar sem loftfar annars hvors samningsaðilanna kemur við sögu á yfirráðasvæði hins samningsaðilans skulu flugmálayfirvöld þess samningsaðila þar sem nauðlendingin eða slysið verður tilkynna flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans án tafar um það, gera strax ráðstafanir til að koma áhöfn og farþegum til hjálpar og til að tryggja öryggi loftfarsins og pósts, farangurs og farms um borð, enn fremur nauðsynlegar ráðstafanir til þess að fram fari rannsókn á einstökum atriðum og aðstæðum viðvíkjandi nauðlendingunni eða slysinu.
2. Flugmálayfirvöld samningsaðilans, sem stýrir rannsókn á einstökum atriðum og aðstæðum viðvíkjandi nauðlendingunni eða slysinu, skulu tilkynna

flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans um að rannsókn fari fram og skapa flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans alla aðstöðu til þess að eiga fyrirsvarsmenn þegar rannsóknin fer fram. Flugmálayfirvöld samningsaðilans, sem stýrir rannsókninni, skulu senda flugmálayfirvöldum hins samningsaðilans skýrslu um rannsóknina um leið og hún liggur fyrir.

20. gr.

Breytingar.

1. Telji annar hvor samningsaðilanna æskilegt að breyta einhverjum ákvæðum samnings þessa getur hann hvenær sem er óskað eftir samráði við hinn samningsaðilann. Slíkt samráð getur farið fram með viðræðum eða með bréfaskiptum og skal hefjast innan sextíu (60) daga frá viðtökudegi beiðninnar. Breytingar, sem samþykktar eru með fyrrgreindum hætti, skulu öðlast gildi að undangenginni staðfestingu með diplómatískum orðsendingaskiptum.
2. Breytingar á viðaukanum má gera með gagnkvæmu samkomulagi milli flugmálayfirvalda samningsaðilanna og staðfesta með diplómatískum orðsendingaskiptum.
3. Litið skal svo á að samningi þessum og viðaukanum sé breytt án frekara samkomulags eftir því sem kann að vera nauðsynlegt til þess að gæta samræmis við hvern þann marghliða samning eða samkomulag sem báðir samningsaðilar kunna að verða bundnir af.

21. gr.

Uppsögn.

Hvor samningsaðili um sig getur hvenær sem er tilkynnt hinum samningsaðilanum um þá ákvörðun sína að segja þessum samningi upp og skal slík tilkynning send Alþjóðaflugmálastofnuninni á sama tíma. Í því tilviki skal samningurinn falla úr gildi tólf (12) mánuðum eftir þann dag þegar hinn samningsaðilinn veitir tilkynningu þess efnis viðtöku nema hún sé dregin til baka með gagnkvæmu samkomulagi fyrir lok þessa tímabils. Staðfesti hinn samningsaðilinn ekki móttöku skal litið svo á að tilkynningunni

hafi verið veitt viðtaka fjórtán (14) dögum eftir að Alþjóðaflugmálastofnunin tekur við henni.

22. gr.
Skráning.

Samningur þessi og breytingar á honum skulu skráð hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

23. gr.
Gildistaka.

Samningur þessi skal öðlast gildi á þeim degi þegar samningsaðilarnir tilkynna hvor öðrum eftir diplómatískum leiðum um að allri nauðsynlegri innlendri málsmeðferð vegna gildistöku þessa samnings sé lokið.

ÞESSU TIL STAÐFESTU hafa undirritaðir, sem til þess hafa fullt umboð ríkisstjórna sinna, undirritað samning þennan.

Undirritað í tvíriti í Oslo hinn 3. desember 2025 á íslensku, kóresku og ensku. Ef ágreiningur rís um túlkun skal enski textinn ráða.

FYRIR HÖND RÍKISSTJÓRNAR
ÍSLANDS

Hönni S. Kristinsdóttir

FYRIR HÖND RÍKISSTJÓRNAR
LÝÐVELDISINS KÓREU

서민정

VIÐAUKI

- A. Flugrekendur sem ríkisstjórn Íslands tilnefnir skulu eiga rétt á að stunda reglubundna, alþjóðlega flugþjónustu í báðar áttir á þeim leiðum sem eru tilgreindar hér á eftir:

Upphafsstaðir	Viðkomustaðir	Ákvörðunarstaðir	Staðir sem flogið er til áfram
<i>Staðir á Íslandi</i>	<i>Staðir sem verða tilgreindir nánar</i>	<i>Staðir í Lýðveldinu Kóreu</i>	<i>Staðir sem verða tilgreindir nánar</i>

- B. Flugrekendur sem ríkisstjórn Lýðveldisins Kóreu tilnefnir skulu eiga rétt á að stunda reglubundna, alþjóðlega flugþjónustu í báðar áttir á þeim leiðum sem eru tilgreindar hér á eftir:

Upphafsstaðir	Viðkomustaðir	Ákvörðunarstaðir	Staðir sem flogið er til áfram
<i>Staðir í Lýðveldinu Kóreu</i>	<i>Staðir sem verða tilgreindir nánar</i>	<i>Staðir á Íslandi</i>	<i>Staðir sem verða tilgreindir nánar</i>

- C. Tilgreindum flugrekendum beggja samningsaðila er heimilt, í hvaða flugi sem er eða öllu flugi, að sleppa því að hafa viðkomu á hvaða framangreindum stað sem er, að því tilskildu að samþykkt þjónusta á þessum leiðum hefjist á upphafsstað á yfirráðasvæði samningsaðilans sem tilnefnir flugrekandann.
- D. Tilgreining viðkomustaða og staða sem flogið er til áfram skulu falla undir gagnkvæmt, skriflegt samþykki flugmálayfirvalda beggja samningsaðila.
- E. Nýting fimmtu flugréttinda til og frá viðkomustöðum og stöðum sem flogið er til áfram skulu falla undir gagnkvæmt, skriflegt samþykki flugmálayfirvalda beggja samningsaðila.

아이슬란드 정부와 대한민국 정부 간의
각자의 영역 간 및 그 이원의 항공업무를 위한 협정

아이슬란드 정부와 대한민국 정부(이하 “체약당사자”라 한다)는,

1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 「국제민간항공협약」의 당사자로서, 그리고

각자의 영역 간 및 그 이원의 항공업무를 개설하기 위한 목적으로 협정을 체결하기를 희망하며,

다음과 같이 합의하였다.

제1조

정의

문맥상 달리 해석되는 경우를 제외하고는, 이 협정의 목적상,

가. “협약”이란 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 「국제민간항공협약」을 말하고, 해당 협약 제90조에 따라 채택된 모든 부속서와 해당 협약 제90조 및 제94조에 따른 부속서나 협약의 모든 개정을 포함한다. 다만, 이러한 부속서와 개정이 양 체약당사자에 대하여 효력이 발생하거나 양 체약당사자에 의해 비준된 경우로 한정한다.

나. “항공당국”이란 아이슬란드의 경우 기반시설부장관, 그리고 대한민국의 경우 국토교통부장관, 또는 양국 모두의 경우에 위의 당국이 현재 행사하는 기능을 수행하도록 권한을 부여받은 그 밖의 당국 또는 인(人)을 말한다.

다. “지정항공사”란 이 협정 부속서에 명시된 노선에서 항공업무를 운영하기 위하여 한쪽 계약당사자가 다른 쪽 계약당사자에게 서면으로 통보하여 지정하고, 그 다른 쪽 계약당사자가 이 협정 제3조에 따라 적절한 운항 허가를 부여한 항공사를 말한다.

라. 어느 국가와 관련하여 “영역”이란 협약 제2조에서 부여된 의미를 가진다.

마. “항공업무”, “국제항공업무”, “항공사” 및 “비운수 목적의 착륙”이란 협약 제96조에서 각각 부여된 의미를 가진다.

바. 항공기와 관련하여 “공급력”이란 어느 노선의 전부 또는 일부 구간에서 그 항공기의 적재 가능량을 말한다.

사. 합의된 업무와 관련하여 “공급력”이란 그러한 업무에 사용되는 항공기의 공급력에 일정 기간 동안 어느 노선의 전부 또는 일부 구간에서 운항되는 그 항공기의 운항 횟수를 곱한 것을 말한다.

아. “화객의 운송”이란 여객, 수하물, 화물 및 우편물의 운송을 말한다.

자. “운임”이란 항공사가 직접 또는 그 대리인을 통해 항공운수에 있어 승객(및 그들의 수하물)과 화물(우편물은 제외한다)의 운송에 대해 어느 개인 또는 단체에 부과하거나 부과할 요금을 말하며, 다음을 포함한다.

(1) 운임의 이용 및 적용에 관한 조건, 그리고

(2) 항공사가 제공하는 그러한 운송에 부수되는 모든 용역에 대한 요금 및 조건

차. “사용료”란 항공기, 승무원, 여객 및 화물을 위하여, 관련 용역 및 시설을 포함하여 공항 자산·시설 또는 항행시설을 제공하는 것에 대하여 권한 있는 당국이 항공사에 부과하거나 해당 당국이 부과를 허용한 요금을 말한다. 그리고

카. “부속서”란 이 협정의 부속서 또는 이 협정 제20조의 규정에 따라 개정된 부속서를 말한다. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 구성하며, 협정에 대한 모든 언급은 달리 명시적으로 규정된 경우를 제외하고는 부속서에 대한 언급을 포함한다.

제2조

권리의 부여

1. 각 체약당사자는 다른 쪽 체약당사자에게 부속서에 명시된 노선에서 정기 국제항공업무를 개설할 목적으로 이 협정에서 명시된 권리를 부여한다(이하 각각 “특정 노선” 및 “합의된 업무”라 한다).

2. 이 협정의 규정에 따라, 각 체약당사자의 지정항공사는 특정 노선에서 합의된 업무를 운영하는 동안 다음의 권리를 향유한다.

가. 다른 쪽 체약당사자 국가의 영역을 통과하여 무착륙 비행할 권리

나. 다른 쪽 체약당사자 국가의 영역에 비운수 목적의 착륙을 할 권리, 그리고

다. 부속서에 포함된 규정에 따라 여객, 화물 및 우편물을 싣고 내릴 목적으로 특정 노선의 지점에서 다른 쪽 체약당사자 국가의 영역에 착륙할 권리

3. 이 조의 어떠한 내용도 한쪽 체약당사자의 지정항공사에 다른 쪽 체약당사자의 영역에서 그 다른 쪽 체약당사자의 영역 내 다른 지점을 목적지로 하여 유

상 또는 임차로 운송되는 여객, 화물 또는 우편물을 적재할 권리를 부여하는 것으로 간주되지 않는다.

제3조

항공사 지정

1. 각 계약당사자는 특정 노선에서 합의된 업무를 운영할 목적으로 하나 또는 복수의 항공사를 다른 쪽 계약당사자에게 서면으로 지정할 권리를 가진다.

2. 그러한 지정을 접수하면, 이 조 제3항 및 제4항에 따라 다른 쪽 계약당사자의 항공당국은 적절한 운항 허가를 지정항공사에 지체 없이 부여한다.

3. 한쪽 계약당사자의 항공당국은 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사에 대해 협약의 규정에 따라 그 항공사가 그러한 당국이 국제항공업무 운영에 통상적이고 합리적으로 적용하는 법령에 규정한 조건을 준수할 능력이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

4. 각 계약당사자의 항공당국은 지정항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 그 항공사를 지정하는 계약당사자 또는 그 국민에게 귀속되어 있음을 입증하지 못하는 경우, 이 조 제2항에 언급된 운항허가 부여를 거부하거나 이 협정 제2조에 명시된 지정항공사의 권리 행사에 필요하다고 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

5. 항공사가 그와 같이 지정되고 허가를 받으면, 이 협정 제10조에 따라 공급력이 규제되고 이 협정 제12조의 규정에 따라 설정된 운임이 그러한 업무와 관련하여 유효하다는 것을 조건으로 합의된 업무의 운영을 언제든지 개시할 수 있다.

6. 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자에 대한 서면 통보를 통해 항공사에 대한 지정을 철회하고 다른 항공사를 지정하여 이를 대체하는 권리를 갖는다.

제4조

권리의 취소 및 정지

1. 각 계약당사자의 항공당국은 다음의 경우에 운항허가를 취소하거나 이 협정 제2조에서 명시된 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사의 권리 행사를 정지하거나, 이러한 권리 행사에 필요하다고 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

가. 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 항공사를 지정하는 계약당사자 또는 그러한 계약당사자의 국민에게 귀속된다고 입증되지 못하는 경우, 또는

나. 항공사가 이러한 권리를 부여하는 계약당사자의 법령을 준수하지 못하는 경우, 또는

다. 항공사가 달리 이 협정에 규정된 조건에 따라 운항하지 못하는 경우

2. 이 조 제1항에 언급된 즉각적인 운항허가의 취소나 정지 또는 즉각적인 조건의 부과가 법령에 대한 추가적인 위반을 방지하기 위하여 필수적인 경우를 제외하고는, 그러한 권리는 다른 쪽 계약당사자와 협의한 후에만 행사한다.

제5조

관세 및 그 밖의 유사한 부과금

1. 계약당사자의 지정항공사가 운항하는 항공기와 그러한 항공기에 적재된 정 규장비, 예비부품, 연료·유훈유 공급품과 항공기 저장품(식품, 음료 및 담배를 포함한다)은, 그러한 장비와 공급품이 재반출될 때까지 그 항공기에 적재되어 있을 것을 조건으로, 다른 쪽 계약당사자의 영역에 도착하면 상호주의에 기초하여 각 계약당사자가 시행 중인 법령의 규정에 따라 모든 관세, 검사 수수료 및 그 밖의 유사한 부과금 또는 조세로부터 면제된다.

2. 수행되는 용역에 상응하는 부과금을 제외하고, 각 계약당사자가 시행 중인 법령의 규정에 따라 다음 항목도 동일한 관세, 조세, 수수료 및 부과금으로부터 면제된다.

가. 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사의 합의된 업무에 종사하는 항공기 내에서 사용하기 위하여 어느 한쪽 계약당사자의 영역에서 그 계약당사자의 권한있는 당국이 정한 제한범위에서 적재된 항공기 저장품

나. 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사의 합의된 업무에 사용되는 항공기의 정비 또는 보수를 위하여 어느 한쪽 계약당사자의 영역으로 반입되는 엔진을 포함한 예비부품, 그리고

다. 다른 쪽 계약당사자의 영역에서 적재되어 그 상공에서 수행되는 비행의 일부에서 사용되는 경우를 포함하여, 그 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사의 합의된 업무에 운항되는 항공기에 공급될 목적의 연료 및 운

활유

이 항의 가호, 나호 및 다호에 언급된 물품은 세관의 감독 또는 통제를 받도록 요구될 수 있다.

3. 어느 한쪽 체약당사자의 지정항공사의 항공기에 보관된 정규 항공장비, 예비부품, 연료·윤활유 공급품 및 항공기 저장품은 다른 쪽 체약당사자 세관당국의 승인이 있는 경우에만 그 다른 쪽 체약당사자의 영역에서 내려질 수 있다. 그 다른 쪽 체약당사자는 이러한 물품이 세관 규정에 따라 재반출되거나 달리 처분될 때까지 위의 당국의 감독을 받도록 요구할 수 있다.

4. 한쪽 체약당사자의 지정항공사가 사용하는 항공권 및 항공 화물 운송장을 포함한 필요 서류 및 홍보물은 다른 쪽 체약당사자의 영역 내 모든 관세 및 그 밖의 유사한 부과금으로부터 면제된다.

5. 단순 통과하는 수하물과 화물은 수행되는 용역에 상응하는 부과금을 제외하고는 상호주의에 기초하여 모든 관세, 조세, 검사 수수료 및 그 밖의 유사한 수수료와 부과금으로부터 면제된다.

제6조

사용료

1. 어느 체약당사자도 유사한 국제항공업무를 운영하는 자국 항공사가 납부하는 사용료보다 높은 사용료를 다른 쪽 체약당사자의 지정항공사에 부과하거나 부

과하도록 허용하지 않는다.

2. 각 계약당사자는 가능한 경우 그러한 항공사들을 대표하는 기관을 통하여, 자국의 권한 있는 부과당국과 그러한 부과당국이 제공하는 용역 및 시설을 이용하는 항공사 간의 사용료에 관한 협의를 장려한다. 각 계약당사자는 자국의 권한 있는 부과당국과 그러한 항공사가 사용료에 관하여 적절한 정보를 교환하도록 추가적으로 장려한다.

제7조

법령의 적용

1. 국제항공업무에 종사하는 항공기가 자국 영역으로 진입하거나 그 영역을 벗어나는 경우와 관련된, 또는 그러한 항공기의 운영과 항행에 관련된 한쪽 계약당사국의 법령과 절차는 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사가 그 한쪽 계약당사자의 영역으로 진입하거나 그 영역을 벗어날 때 및 그 때까지 준수된다.

2. 이민, 여권 또는 다른 승인된 여행 서류, 입국, 세관 허가, 검역 조치와 관련된 한쪽 계약당사자의 법령과 절차는 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사의 항공기가 그 한쪽 계약당사자 국가의 영역에 진입하는 즉시 그 항공기가 운송하는 승무원, 여객, 화물 및 우편물에 의해 혹은 이들을 대표하여 준수된다.

3. 어느 한쪽 계약당사자의 영역을 단순 통과하면서 그러한 목적을 위하여 마련된 공항의 구역을 벗어나지 않는 여객, 수하물 및 화물은 다음의 경우를 제외하

고는 간소화된 통계에 따른다.

가. 폭력 및 항공 해적 행위에 대한 보안 조치

나. 이 협정 제18조에 언급된 보안 규정

다. 마약성 약물 및 향정신성 물질의 밀수 방지, 그리고

라. 밀입국 방지

4. 한쪽 체약당사자의 영역에서 다른 쪽 체약당사자의 항공사 운영에 대해 첫 번째 당사자 영역 내 공항 및 그 밖의 항행 시설 이용에 대해 적용되는 수수료 및 부과금은, 유사한 국제항공업무에 종사하는 다른 항공사 운영에 대해 첫 번째 당사자의 영역 내에서 적용되는 수수료 및 부과금보다 높지 않게 한다.

5. 어느 체약당사자도 자국의 세관, 이민, 검역 및 유사한 규정의 적용 또는 자국의 통제 하에 있는 공항, 활주로 및 항공운송업무 및 관련 시설의 이용에 대해 다른 쪽 체약당사자의 지정항공사보다 우선해 그 밖의 다른 항공사에 특혜를 부여하지 않는다.

제8조

증명서 및 면허증의 인정

한쪽 체약당사자가 발급하였거나 유효하다고 인정한 감항증명서, 자격증명서 및 면허증은 특정 노선에서 합의된 업무를 운영하기 위한 목적에서 그 유효기간 동안 다른 쪽 체약당사자가 유효한 것으로 인정한다. 다만, 그러한 증명서와 면허증은 언제나 협약상 기준에 부합하게 발급되었거나 유효하다고 인정되었어야 한

다. 그럼에도 불구하고, 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자가 자국 국민에게 부여한 자격증명서 및 면허증을 자국 영역에서 출발하거나 도착하는 비행 목적으로는 유효하다고 인정하는 것을 거부할 권리를 가진다.

제9조

항공사 대표사무소의 설립

양 계약당사자의 지정항공사는 다른 쪽 계약당사자의 영역 내에서 다음과 같은 활동이 허용된다.

가. 항공운송 증진 및 항공권 판매를 위한 대표사무소와 항공운송 제공을 위해 요구되는 다른 시설의 설립

나. 다른 쪽 계약당사자의 입국, 체류 및 고용과 관련된 법령에 따라, 관리, 판매, 기술, 운영 및 그 밖에 항공운송 제공을 위해 요구되는 전문 직원의 영입 및 유지, 그리고

다. 직접 그리고 항공사 재량으로 그 대리인을 통한 항공운송 판매 수행

제10조

공급력 규제

1. 양 계약당사자의 지정항공사는 양측 각자의 영역 간의 특정 노선에서 합의된 업무를 운영하기 위한 공정하고 균등한 기회를 가진다.

2. 각 계약당사자의 지정항공사는 합의된 업무를 운영할 때 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사가 동일 노선의 전부 또는 일부에서 제공하는 업무에 부당하게 영향을 미치지 않도록 그 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사의 이익을 고려한다.

3. 특정 노선에서, 한쪽 계약당사자의 지정항공사가 제공하는 공급력은 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사가 제공하는 공급력과 함께 해당 노선에서의 항공운송에 대한 공공의 요구와의 합리적인 관계 안에서 유지된다.

4. 각 계약당사자의 지정항공사가 제공하는 합의된 업무는 항공사를 지정한 계약당사자의 영역을 목적지 및 출발지로 하는 현재 및 예측 가능한 운송 수요에 적합한 공급력을 합리적인 적재율로 공급하는 것을 일차적 목표로 한다. 항공사를 지정한 국가 외의 국가의 영역에 있는 특정 노선상의 지점을 목적지 및 출발지로 하여 다른 쪽 계약당사자의 영역에서 신거나 내려지는 화객의 운송은 보충적인 성격을 지닌다. 다른 쪽 계약당사자 영역에 위치한 특정 노선상의 지점과 제3국의 지점 간에 화객을 운송할 그러한 항공사의 권리는, 공급력이 다음과 연계되는 방식으로, 국제항공운송의 질서 있는 발전을 위하여 행사된다.

가. 항공사를 지정한 계약당사자의 영역을 목적지 및 출발지로 하는 운송
수요

나. 현지 및 지역 항공업무를 고려하여, 합의된 업무가 통과하는 지역에
존재하는 운송 수요, 그리고

다. 직통 항공 운항 수요

운항 협의

1. 공급력과 운항횟수는 계약당사자의 항공당국 간 합의에 따른다.
2. 한쪽 계약당사자의 지정항공사는 운송 수요에 따라 특정 노선에서 추가 구간 운영을 신청할 수 있다. 그러한 비행에 대한 신청은 다른 쪽 계약당사자의 국내법령에 따라, 다른 쪽 계약당사자의 항공당국에 제출되며, 비행은 그러한 당국으로부터 승인을 얻은 뒤에야 운영할 수 있다.

제12조

운임

1. 각 계약당사자는 각 지정항공사가 시장에서의 상업적 고려에 기초하여 항공업무에 대한 운임을 설정하도록 허용한다. 계약당사자의 개입은 다음의 경우로 제한된다.

가. 비합리적으로 차별적인 운임 또는 관행의 방지

나. 지배적 지위의 남용으로 인하여 부당하게 높거나 제한적인 운임으로부터의 소비자 보호, 그리고

다. 직간접적인 정부 보조 또는 지원으로 인한 인위적으로 낮은 운임으로부터의 항공사 보호

2. 각 계약당사자는 비차별성에 기초하여, 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사가 자국 영역을 목적지 또는 출발지로 하여 부과하는 운임을 자국의 항공당국에 통

보하거나 제출하도록 요구할 수 있다. 양 계약당사자의 지정항공사의 그러한 통보나 제출은 제안된 효력 발생일의 최소 30일 전까지 요구될 수 있다. 개별적인 경우에, 통상적으로 요구되는 기간보다 단축된 기간에 통보하거나 제출하는 것이 허용될 수 있다.

3. 어느 계약당사자도 다음 업무에 대하여, 부과하기로 제안하거나 부과한 운임의 개시 또는 지속을 저해하기 위한 일방적인 조치를 하지 않는다.

가. 어느 한쪽 계약당사자의 지정항공사가 계약당사자의 영역 간 국제항공 업무, 또는

나. 한쪽 계약당사자의 지정항공사가 다른 쪽 계약당사자의 영역과 그 밖의 국가의 영역 간 국제항공업무

4. 어느 한쪽 계약당사자가 그러한 운임이 이 조 제1항에서 규정된 고려 사항과 일치하지 않는다고 믿을 경우, 그 계약당사자는 협의를 요청하고 가능한 한 조속히 불만의 이유를 다른 쪽 계약당사자에게 통보한다. 이러한 협의는 이 협정 제15조에 따라 개시되고, 계약당사자는 사안의 합리적인 해결을 위하여 필요한 정보를 확보하는 데 협력한다. 계약당사자가 불만의 통보가 있었던 운임에 대하여 합의에 도달하면, 각 계약당사자는 그 합의가 실행되도록 최대한 노력한다. 그러한 상호 합의가 없는 경우, 그 운임은 효력이 발생하거나 효력이 유지된다.

제13조

수익의 송금

각 계약당사자는 자신의 영역 내에서 다른 쪽 계약당사자의 지정항공사가 여객, 우편물 및 화물의 운송과 관련하여 획득한 수입 중 비용을 초과하는 부분을 시행 중인 외환 규정에 따라 자유 교환성 통화로 자유롭게 송금할 권리를 부여한다.

제14조

통계자료의 제공

각 계약당사자의 항공당국은 다른 쪽 계약당사자의 항공당국이 요청하는 경우, 자국의 지정항공사가 특정 노선에서 합의된 업무에 제공하는 공급력을 검토하기 위한 목적으로 합리적으로 요구될 수 있는 통계자료를 다른 쪽 계약당사자의 항공당국에 제공한다. 그러한 자료는 합의된 업무를 수행하는 상기 항공사의 화객 운송량을 결정하기 위하여 요구되는 모든 정보를 포함한다.

제15조

협의

1. 긴밀한 협력의 정신에 따라, 계약당사자의 항공당국은 이 협정과 그 부속서 규정의 이행과 만족스러운 준수를 보장하기 위한 목적에서 수시로 상호 협의하며, 개정이 필요한 경우에도 협의한다.

2. 각 계약당사자는 협의를 요청할 수 있고 이는 논의나 서신을 통해 이루어

질 수 있으며, 양 계약당사자가 기간 연장에 합의하지 않는 한, 요청의 날부터 60일의 기간 내에 개시된다.

제16조

분쟁 해결

1. 이 협정의 해석 또는 적용과 관련하여 계약당사자 간에 분쟁이 발생하는 경우, 계약당사자는 교섭을 통하여 분쟁을 해결하도록 노력한다.

2. 교섭을 통한 해결에 도달하지 못하는 경우, 계약당사자는 분쟁을 다른 사람이나 다른 기관에 결정을 위하여 회부하기로 합의할 수 있다. 그렇게 합의하지 않는 경우, 그 분쟁은 어느 한쪽 계약당사자의 요청으로 3명의 중재인으로 구성된 판정부에 결정을 위하여 회부될 수 있으며, 각 계약당사자가 각각 1명의 중재인을 지명하고 그렇게 지명된 2명의 중재인이 세 번째 중재인을 임명한다. 각 계약당사자는 그러한 판정부에 의한 분쟁의 중재를 요청하는 통보를 어느 한쪽 계약당사자가 다른 쪽 계약당사자로부터 외교경로를 통하여 접수한 날부터 60일의 기간 내에 1명의 중재인을 지명하고, 그로부터 60일의 기간 내에 세 번째 중재인이 임명된다. 어느 한쪽 계약당사자가 명시된 기간 내에 1명의 중재인을 지명하지 못하거나 명시된 기간 내에 세 번째 중재인이 임명되지 않은 경우, 국제민간항공기구 이사회 의장은 어느 한쪽 계약당사자의 요청에 따라 필요한 경우 1명 또는 복수의 중재인을 임명할 수 있다. 그러한 경우, 세 번째 중재인은 제3국의 국민이어야 하며 중재판정부의 의장직을 맡는다.

3. 계약당사자는 이 조 제2항에 따라 내려진 결정을 준수한다.

4. 어느 한쪽 계약당사자 또는 어느 한쪽 계약당사자의 지정항공사가 이 조 제3항의 규정을 준수하지 못하는 경우, 다른 쪽 계약당사자는 이 협정에 따라 부여한 권리를 제한하거나 취소할 수 있다.

제17조

항공안전

1. 각 계약당사자는 항공 시설, 항공기 승무원, 항공기 및 항공기 운항과 관련된 분야에서 다른 쪽 계약당사자가 유지하는 안전 기준과 관련하여 언제든지 협의를 요청할 수 있다. 그러한 협의는 그 요청으로부터 30일 내에 개시된다.

2. 한쪽 계약당사자가 그러한 협의 후에 다른 쪽 계약당사자가 협약에 따라 그 당시에 설정되어 있는 기준(“국제민간항공기구 기준”)을 충족하는 안전 기준을 이 조 제1항에서 언급된 분야에서 효과적으로 유지·관리하고 있지 않다는 사실을 발견하는 경우, 그 한쪽 계약당사자는 그러한 발견 사실과 국제민간항공기구 기준에 부합하는 데 필요하다고 판단되는 조치를 그 다른 쪽 계약당사자에게 통지한다. 그러면 다른 쪽 계약당사자는 합의된 기간 내에 적절한 시정 조치를 한다.

3. 협약 제16조에 따라, 한쪽 계약당사자의 항공사가 운항하거나 이를 대신하여 운항되는 항공기로서 다른 쪽 계약당사자의 국가의 영역을 목적지 또는 출발지로 운항하는 항공기는 다른 쪽 계약당사자의 국가의 영역 내에 있는 동안 그

다른 쪽 계약당사자의 권한 있는 대표가 실시하는 점검의 대상이 될 수 있다는 것에 추가로 합의한다. 다만, 그러한 점검이 그 항공기의 운항에 불합리한 지연을 초래하지 않을 것을 조건으로 한다. 협약 제33조에서 언급된 의무에도 불구하고, 이 점검의 목적은 관련 항공기 서류의 유효성과 항공기 승무원의 면허를 확인하고 항공기 장비 및 항공기의 상태가 국제민간항공기구 기준에 부합함을 확인하기 위한 것이다.

4. 항공사 운영의 안전을 보장하기 위하여 긴급 조치가 필수적인 경우, 각 계약당사자는 다른 쪽 계약당사자의 하나 또는 복수의 지정항공사의 운항허가를 즉시 정지하거나 변경할 권리를 가진다.

5. 이 조 제4항에 따른 한쪽 계약당사자의 모든 조치는 해당 조치를 한 근거가 소멸하는 즉시 중단된다.

6. 이 조 제2항과 관련하여, 합의된 기간이 경과한 때에도 한쪽 계약당사자가 계속하여 국제민간항공기구 기준을 준수하지 않는 것이 확인되면, 국제민간항공기구 사무총장은 그 사실을 통지받는다. 사무총장은 또한 해당 상황의 추후 만족스러운 해결에 대해서도 통지받는다.

제18조

항공보안

1. 계약당사자는 국제법상 그들의 권리 및 의무에 따라 불법적인 간섭행위로

부터 민간항공의 보안을 보호할 상호 간의 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다. 계약당사자는, 국제법상 그들의 권리와 의무의 일반성을 제한하지 않으면서, 특히 1963년 9월 14일 도쿄에서 서명된 「항공기내에서 행한 범죄 및 기타 행위에 관한 협약」, 1970년 12월 16일 헤이그에서 서명된 「항공기의 불법납치 억제를 위한 협약」, 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약」, 1988년 2월 24일 몬트리올에서 서명된 「1971년 9월 23일 몬트리올에서 채택된 민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약을 보충하는, 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서」 및 양 계약당사자를 구속하는 항공보안을 규율하는 그 밖의 모든 협약의 규정에 합치하도록 행동한다.

2. 계약당사자는 요청이 있을 경우 민간항공기의 불법납치 행위, 민간항공기와 그 여객 및 승무원, 공항 및 항행시설의 안전에 반하는 그 밖의 불법행위와 민간항행의 보안에 대한 그 밖의 모든 위협을 방지하기 위하여 필요한 모든 지원을 상호 제공한다.

3. 계약당사자는 그들의 상호 관계에서 국제민간항공기구가 수립하고 협약의 부속서로 지정된 항공보안 규정이 계약당사자에게 적용 가능한 범위에서 그러한 보안 규정에 합치하게 행동한다. 계약당사자는 계약당사자의 영역에 등록된 항공기 운항자 또는 계약당사자의 영역에 주된 사업장이나 영구 주소를 가지는 항공기 운항자, 그리고 계약당사자의 영역 내 공항의 운영자가 그러한 항공보안 규정에 합치하게 행동할 것을 요구한다.

4. 각 계약당사자는 그러한 항공기 운항자가 다른 쪽 계약당사자의 영역에 진

입하고 그 영역을 벗어나기 위하여, 또는 그 영역 내에 있는 동안, 그 다른 쪽 계약당사자가 요구하는 이 조 제3항에서 언급된 항공보안 규정을 준수하도록 요구 받을 수 있다는 것에 합의한다. 각 계약당사자는 탑승 또는 적재 이전과 도중에 항공기를 보호하고 여객, 승무원, 소지품, 수하물, 화물 및 항공기 저장품을 검색하기 위하여 적절한 조치가 자신의 영역 내에서 효과적으로 적용되도록 보장한다. 각 계약당사자는 또한 다른 쪽 계약당사자가 특정 위협에 대처하기 위하여 합리적인 특별 보안 조치를 요구하는 경우 이를 호의적으로 고려한다.

5. 민간항공기의 불법납치 또는 그러한 항공기와 그 여객 및 승무원, 공항 또는 항행시설의 안전에 반하는 그 밖의 불법행위 사건이나 사건의 위협이 발생하는 경우, 계약당사자는 그러한 사건이나 위협을 신속하고 안전하게 종료하기 위한 통신과 그 밖의 적절한 조치를 원활하게 함으로써 상호 지원한다.

제19조

사고 조사

1. 한쪽 계약당사자 항공기가 다른 쪽 계약당사자의 영역 내에서 강제착륙 또는 사고 시에, 강제착륙 또는 사고가 발생한 영역의 계약당사자의 항공당국은 다른 쪽 계약당사자의 항공당국에 이를 즉시 통보하고, 승무원과 승객을 지원하기 위한 즉각적인 조치를 취하며, 항공기와 기내의 수하물, 화물 및 우편물에 안전을 제공하고, 강제착륙 또는 사고의 세부사항과 정황을 조사하기 위해 필요한 조치를 취한다.

2. 강제착륙 또는 사고의 세부사항과 정황에 대한 조사를 수행하는 체약당사자의 항공당국은 다른 쪽 체약당사자의 항공당국에 조사 진행을 알리고, 다른 쪽 체약당사자의 항공당국은 조사에 참석할 수 있는 모든 편의를 제공한다. 조사를 수행하는 체약당사자의 항공당국은 조사보고서가 준비가 되는 대로 다른 쪽 체약당사자의 항공당국에 신속히 송부한다.

제20조

개정

1. 어느 한쪽 체약당사자가 이 협정의 어느 조항이라도 개정하는 것이 바람직하다고 여기는 경우에는 언제든지 다른 쪽 체약당사자에게 협의를 요청할 수 있다. 그러한 협의는 논의 또는 서신을 통하여 이루어질 수 있으며 요청을 접수한 날부터 60일의 기간 내에 개시된다. 그렇게 합의된 모든 개정 사항은 외교공한의 교환으로 확인되었을 때 발효한다.

2. 부속서의 개정은 체약당사자의 항공당국 간 상호 서면 동의에 의하여 이루어질 수 있고, 외교공한 교환을 통하여 확인된다.

3. 이 협정과 부속서는 양 체약당사자에게 구속력이 있는 항공 운송에 관한 다자 협약 또는 협정을 준수하기 위해 필요한 경우, 추가 합의 없이 개정되는 것으로 간주한다.

제21조

종료

어느 한쪽 계약당사자는 언제든지 다른 쪽 계약당사자에 이 협정의 종료 결정을 통보할 수 있다. 그러한 통보는 국제민간항공기구에 동시에 전달된다. 그러한 경우 이 협정은 다른 쪽 계약당사자가 통보를 접수한 날 후 12개월째 되는 날에 종료되나, 이 기간 만료 전에 합의로 종료 통보가 철회되는 경우에는 그렇지 않다. 다른 쪽 계약당사자가 통보를 접수했음을 확인해주지 않는 경우, 통보는 국제민간항공기구가 해당 통보를 접수한 후 14일째 되는 날에 접수된 것으로 간주된다.

제22조

등록

이 협정 및 이에 대한 개정은 국제민간항공기구에 등록된다.

제23조

발효

이 협정은 양 계약당사자가 외교경로를 통해 발효를 위하여 필요한 그들의 내부 법적 절차의 완료를 상호 통보한 날 발효한다.

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

2025년 12월 3일 오슬로에서 아이슬란드어, 한국어 및 영어로 작성되었다.
해석상 차이가 있을 경우 영어본이 우선한다.

아이슬란드 정부를 대표하여

Hrni S. Kristjánsson

대한민국 정부를 대표하여

서민정

부속서

가. 아이슬란드 정부의 지정항공사는 다음에 명시된 노선에서 양 방향으로 정기 국제항공업무를 운영할 자격이 있다.

출발지점	중간지점	도착지점	이원지점
아이슬란드 내 지점	명시될 지점	대한민국 내 지점	명시될 지점

나. 대한민국 정부의 지정항공사는 다음에 명시된 노선에서 양 방향으로 정기 국제항공업무를 운영할 자격이 있다.

출발지점	중간지점	도착지점	이원지점
대한민국 내 지점	명시될 지점	아이슬란드 내 지점	명시될 지점

다. 양 체약당사자의 지정항공사는 노선에서 합의된 업무가 항공사를 지정한 체약당사자의 영역 내 출발지점에서 시작되는 경우, 모든 또는 일부 비행에서 위의 지점 중 어느 지점에서도 기착을 생략할 수 있다.

라. 중간지점과 이원지점의 명시는 양 체약당사자의 항공당국의 상호 서면 합의에 따른다.

마. 중간 및 이원지점으로 오고 가는 제5자유 운수권 행사는 양 체약당사자의 항공당국의 상호 서면 합의에 따른다.

**AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF ICELAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND
BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES**

The Government of Iceland 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, and

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

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

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

- (a) the term "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, in so far as these annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Korea, the Minister of Land, Infrastructure and Transport, and, in the case of Iceland, the Minister of Infrastructure, or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;
- (c) the term "designated airline" means any airline which one Contracting Party has designated, by written notification to the other Contracting Party, for the operation of air services on the routes specified in the Annex to this Agreement, and to which the appropriate operating authorization has been given by that other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement;

- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (e) the terms "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;
- (f) the term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- (g) the term "capacity" in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route;
- (h) the term "carriage of traffic" means the carriage of passengers, baggage, cargo and mail;
- (i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
 - i. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and
 - ii. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines;
- (j) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and
- (k) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement, and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise explicitly provided.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex (hereinafter referred to as the "agreed services" and

the "specified routes" respectively).

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines 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 State of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the State of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and
 - (c) to make stops in the territory of the State of the other Contracting Party at the points on the specified routes subject to the provisions contained in the Annex for the purpose of taking up and putting down passengers, cargo and mail.
3. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provision of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the designated airlines the appropriate operating authorizations.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require any airlines designated by the other Contracting Party to satisfy them that they are qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. The aeronautical authorities of 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 they may deem necessary on the exercise by any designated airlines of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where the said aeronautical authorities are not satisfied that substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the Contracting Party designating the airlines or in the nationals of such Contracting Party.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the capacity is regulated under Article 10 of this Agreement and that tariffs established in accordance with the provisions of Article 12 of this Agreement are in force in respect of those services.
6. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any airline and to substitute therefor the designation of another airline.

ARTICLE 4

REVOCATION AND SUSPENSION OF RIGHTS

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by any airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
 - (b) in the case of failure by the airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
 - (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless the immediate revocation or suspension of the operating authorization or the

immediate imposition of the conditions as mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 5

CUSTOMS DUTIES AND OTHER SIMILAR CHARGES

1. Aircraft operated by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other charges or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. The following shall also be exempt from the same duties, taxes, fees and charges, in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Contracting Party, with the exception of charges corresponding to the services performed:
 - (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within the limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts, including engines, brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party; and
 - (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when those supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) of this paragraph may be required to be kept under customs supervision or control.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of the designated airlines 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 Contracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including air tickets, and air waybills, as well as promotional materials shall be exempt from all the customs duties and other similar charges in the territory of the other Contracting Party.
5. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges on the basis of reciprocity with the exception of charges corresponding to the services performed.

ARTICLE 6

USER CHARGES

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its national airlines operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through the airlines' representative organization. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and such airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 7

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of an aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the said territory.
2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, customs clearance and quarantine shall be complied with by or on behalf of the crew, passengers, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party upon their entrance into the territory of the State of the first Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of the either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, except in respect of:
 - (a) security measures against violence and air piracy;
 - (b) the security provisions referred to in Article 18 of this Agreement;
 - (c) the prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances; and
 - (d) the prevention of illegal entry;

shall be subject to no more than simplified control.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airlines operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied in the territory of that first Party to the operations of other airlines engaged in similar international air services.
5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over a designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations, or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE 8

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or validated, by one Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licenses were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights to and from its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 9

ESTABLISHMENT OF AIRLINE REPRESENTATIVE OFFICES

The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed, in the territory of the other Contracting Party:

- (a) to establish representative offices for the promotion of air transportation and the sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
- (b) to bring in and maintain, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and
- (c) to engage directly and, at the airlines' discretion, through their agents, in the sale of air transportation.

ARTICLE 10

CAPACITY REGULATIONS

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on whole or part of the same routes.
3. On any specified route, the capacity provided by the designated airlines of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airlines of the other Contracting Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.
4. The agreed services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines. 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 airlines shall be of supplementary character. The right of such airlines to carry traffic between points on the specified routes located in the territory of the other Contracting Party and points in third States shall be exercised in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:
 - (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
 - (b) the traffic demand existing in the areas through which the agreed services pass, taking account of local and regional air services; and
 - (c) the requirements of through airline operations.

ARTICLE 11

OPERATIONAL ARRANGEMENTS

1. Capacity and frequency shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
2. The designated airlines of one Contracting Party may, according to traffic

requirements, apply for the operation of an extra section on the specified routes. The application for such flight shall be submitted, in accordance with the domestic laws and regulations of the other Contracting Party, to the aeronautical authorities of that other Contracting Party, and the flights may be operated only after approval has been obtained from such authorities.

ARTICLE 12

TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - (b) protection of consumers from tariffs that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by the designated airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required at least thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by:
 - (a) a designated airline of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties; or
 - (b) a designated airline of one Contracting Party for international air services between the territory of the other Contracting Party and the territory of any other State.

4. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held in accordance with Article 15 of this Agreement, and the Contracting Parties shall cooperate in securing the information necessary for a reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 13

TRANSFER OF REVENUES

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of the free transfer, in any freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force, of the excess of receipts over expenditures earned by those airlines in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

ARTICLE 14

PROVISION OF STATISTICAL DATA

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the agreed services operated by the designated airlines of the first Contracting Party on the specified routes. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried by said airlines on the agreed services.

ARTICLE 15

CONSULTATION

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 and the Annex hereto and shall also consult when necessary to provide for modification.

2. Each Contracting Party may request consultations, which may be through discussions or by correspondence, which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE 16

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 endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) 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 at the request of either Contracting Party may appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. If and so long as either Contracting Party or any designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph 3 of this Article,

the other Contracting Party may limit or revoke any right which it has granted by virtue of this Agreement.

ARTICLE 17

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 "ICAO Standards"), 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 ICAO Standards.
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 a designated 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 the ICAO Standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of ICAO should be advised thereof. The Secretary-General should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 18

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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988 or any other convention on aviation security binding upon both Contracting Parties.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; and they shall require

that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territories, and the operators of airports in their territories act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of 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 19

INVESTIGATION OF ACCIDENTS

1. In the case of a forced landing or accident of an aircraft of either Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose territory the forced landing or accident took place shall immediately notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party thereof, take immediate steps to assist the crew and the passengers, provide for the safety of the aircraft, baggage, cargo and mail on board and take the necessary measures for an inquiry into the particulars and circumstances of the forced landing or accident.
2. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry into particulars and circumstances of the forced landing or accident shall inform the aeronautical authorities of the other Contracting Party of the holding of the inquiry,

and the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be granted full facilities to be represented at the inquiry. The aeronautical authorities of the Contracting Party conducting the inquiry shall send to the aeronautical authorities of the other Contracting Party the report of the inquiry as soon as it is available.

ARTICLE 20

AMENDMENTS

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provisions of this Agreement, it may at any time request consultations with the other Contracting Party. Such consultations may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.
2. Amendments of the Annex may be made by mutual written consent of the aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by an exchange of diplomatic notes.
3. This Agreement and the Annex shall be deemed to be amended without further agreement as may be necessary to conform with any multilateral convention or agreement concerning air transport which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 21

TERMINATION

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

after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22 REGISTRATION

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

ARTICLE 23 ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date when both Contracting Parties, through diplomatic channels, notify each other that they have completed the internal legal procedures necessary for its entry into force.

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

DONE in duplicate at Oslo, on this 3 day of December 2024, in the Icelandic, Korean and English languages. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
ICELAND

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF KOREA

Hosni S. Kuitusmaa

서민정

ANNEX

- A. The airlines designated by the Government of Iceland shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
<i>Points in Iceland</i>	<i>Points to be specified</i>	<i>Points in the Republic of Korea</i>	<i>Points to be specified</i>

- B. The airlines designated by the Government of the Republic of Korea shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points of origin	Intermediate points	Points of destination	Points beyond
<i>Points in the Republic of Korea</i>	<i>Points to be specified</i>	<i>Points in Iceland</i>	<i>Points to be specified</i>

- C. The designated airlines of both Contracting Parties may, on all or any flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begin at the points of origin in the territory of the Contracting Party designating the airline.
- D. Specification of intermediate points and beyond points shall be subject to the mutual written consent of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.
- E. The exercise of fifth freedom traffic rights to and from intermediate and beyond points shall be subject to the mutual written consent of the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.