

No. 10199

**PHILIPPINES
and
REPUBLIC OF KOREA**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Seoul on
22 July 1969**

Authentic texts: English and Korean.

Registered by the Philippines on 14 January 1970.

**PHILIPPINES
et
RÉPUBLIQUE DE CORÉE**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Séoul le 22 juillet 1969**

Textes authentiques: anglais et coréen.

Enregistré par les Philippines le 14 janvier 1970.

[KOREAN TEXT — TEXTE CORÉEN]

대한민국 정부와 「필리핀」 공화국 정부간의
항공 운수 협정

대한민국 정부와 「필리핀」 공화국 정부는 (이하 「**제약국**」 이
라 칭함),

1944년 12월 7일 「시카고」에서 서명을 위하여 개방된
국제민간 항공 협약과 국제항공업무통과 협정의 당사국이며, 또한

각자의 영역간 및 그 이원의 항공업무를 개설하고 운항할
목적으로 협정을 체결할 것을 희망하여,

이에 다음과 같이 합의한다.

제 1 조

(1) 문맥상 달리 해석되는 경우를 제외하고는, 본 협정의
적용상,

(a) 「**항공당국**」이라 함은, 대한민국의 경우, 교통부장관
또는 교통부장관에 의하여 현재 행사되는 직능 또는 이에 유사한
직능을 수행할 권한을 부여받은자 또는 기관을 의미하며, 「필리핀」
공화국의 경우 민간 항공위원회 또는 동 민간항공위원회에 의하여
현재 행사되는 직능 또는 이에 유사한 직능을 수행할 권한을 부
여 받은자 또는 기관을 의미한다.

(b) 「지정항공사」라 함은 일방체약국이 타방 체약국에 대한 서면 통고로서, 본 협정 제3조에 따라, 본 협정 부표에 명시된 노선에서의 항공업무를 운항할 목적으로 지정한 1개 항공사를 의미한다.

(c) 체약국의 「영역」이라 함은 동 체약국의 주권, 종주권, 보호, 신탁통치 또는 관리하에 있는 육지 및 이에 인접하는 영수를 의미한다.

(d) 「협약」이라 함은 1944년 12월 7일 「시카고」에서 서명을 위하여 개방된 국제민간 항공 협약을 의미하며, 또한 동 협약 제 90조에 의거 채택된 부표 및 동 협약 제 90조와 94조에 따른 부표나 협약의 개정을 포함한다.

(e) 「항공업무」, 「국제항공업무」, 「항공사」, 및 「비운수목적 착륙」이라 함은 협약 제 96조에서 각기 정한 의미를 가진다.

(f) 「합의된 업무」라 함은 본협정 부표에서 정하여지거나 본 협정 제 13조(2)항에 따라 수정된 노선에서 운항되는 정기항공업무를 의미한다.

(2) 부표는 본 협정의 불가분의 일부를 이루며, 「협정」이라고 할 때에는 달리 규정하는 경우를 제외하고는 부표를 포함하는 것으로 간주한다.

제 2 조

(1) 각 계약국은 타방 계약국에 대하여 합의된 업무를 개설할 목적으로 본 협정에 명시된 권리를 부여한다.

(2) 본 협정의 규정에 따를 것을 조건으로, 각 계약국에 의하여 지정된 항공사는 합의된 업무를 운항함에 있어서 다음의 특권을 향유한다.

(a) 타방 계약국의 영역을 무착륙으로 비행하는 권리

(b) 비운수 목적으로 동 영역에 착륙하는 권리

(c) 특정된 다른 지점을 출발지나 목적지로 하는 여객

화물 및 우편물의 국제 운수를 위한 적하 및 적재의 목적으로 본 협정의 부표에 명시된 노선에 열거된 동 영역의 제 지점에 착륙하는 권리

(3) 본조 (2)항의 어떠한 규정도 일방 계약국의 항공사에 대하여 유료 또는 전세로 수송되고 타방 계약국 영역의 다른 지점을 목적지로 하는 여객, 화물 또는 우편물을 타방 계약국의 영역내에서 적재하는 특권을 부여한 것으로 간주되지 아니한다.

제 3 조

(1) 각 계약국은, 타방 계약국에 대하여, 문서로 합의된 업무를 운항할 목적으로 1개 항공사를 지정하는 권리를 가진다.

(2) 타방 계약국은, 여사한 지정, 통고를 받으면, 본조 (3), (4) 및 (5)항의 규정^{*}에 따른 것을 조건으로, 지정된 항공사에 대하여 자국 항공 당국을 통하여 지체없이 적당한 운항허가를 부여한다.

(3) 일방 계약국의 항공당국은, 타방 계약국이 지정한 항공사에 대하여, 협약의 규정에 따라 국제 상업 항공업무의 운항에 대하여 당해 항공당국이 통상적으로 그리고 합리적으로 적용하는 법규에서 규정한 조건을 이행할 자격이 있음을 충족하도록 요구할 수 있다.

(4) 각 계약국은, 지정된 항공사의 실질적 소유권과 실효적 통제권이 동 항공사를 지정하는 계약국 또는 동 계약국의 국민에게 속하고 있음을 충족하지 아니할 경우에는, 동 항공사의 지정을 수락하지 아니하거나 본조 (2)항에 언급된 운항허가를 동 항공사에 부여함을 보류하거나 취소하거나 또는 동 항공사가 여사한 운항허가에 명시된 특권을 행사하는데 필요하다고 인정되는 조건을 부과할 수 있는 권리를 가진다.

(5) 지정 항공사에 의한 본조 (2)항에 언급된 적의한 운항허가에서 부여된 특권의 행사는 계약국 항공 당국에 의한 본 협정 제 8 조의 규정이행을 보장하기 위하여 동 항공 당국의 법규에 따라야 한다.

(6) 각 계약국은, 지정 항공사가 본 협정 제 7 조에 언급된 법규를 준수하지 아니할 경우 또는 본 협정에 규정된 조건에 따라

운항하지 아니할 경우, 제 2 조 (·2)항에 규정된 동 항공사의 특권 행사를 정지하거나 또는 동 항공사가 여사한 특권을 행사하는 데 필요하다고 간주되는 조건을 부과할 수 있는 권리를 가진다.

단, 즉각적인 정지나 조건부과가 그 이상의 범위 침해를 방지하는 데 필요하지 아니하다면, 본 권리는 타방 계약국과 협의를 거친 후에야만 행사할 수 있다.

제 4 조

(1) 어느 일방 계약국의 지정 항공사에 의하여 합의된 업무에 운항되는 항공기 및 동 항공기상에 적재된 정규 장비품, 예비 부분품, 연료와 윤활유 공급품 및 항공기 저장품(식료품, 음료 및 담배 포함)은 타방 계약국의 영역에 도착시 모든 관세, 검사 수수료 및 기타의 세금이 면제된다. 단, 여사한 창바품과 공급품은 재 반출시까지 계속 항공기에 적재되어야 한다.

(2) 합의된 업무의 운항에 있어서 타방 계약국의 지정 항공사의 항공기상에서 부착이나 사용을 위하여 일방 계약국의 영역에 도입되는 예비 부분품과 장비품은 관계 계약국의 규정에 따름을 조건으로 무관세로 들여올 수 있는바, 동 규정에는 여사한 물건을 세관 감시와 통제하에 둘것을 정할 수 있다.

(3) 본조에 따라 부여된 면제는 동 면제를 부여하는 계약국의

영역에서 통상적으로 적용하는 특수형식에 따름을 조건으로 할 수 있다.

제 5 조

어느 일방 체약국의 지정 항공사는, 타방 체약국의 영역 내에서, 각기 체약국의 국내 규정을 침해하지 아니한다면, 합의된 업무를 운항할 목적으로 자국의 기술 및 행정요원을 유지할 수 있다.

제 6 조

(1) 어느 일방 체약국도 타방 체약국의 지정 항공사에 대하여 동 항공사가 합의된 업무의 운항에 관련하여 전기 일방 체약국의 영역에서 취득한 수입중에서 지출에 대한 초과분을 합중국 통화로 또는, 양 당사국이 합의한다면, 송금시의 공정시장 환율에 의한 기타 허가된 다른 통화로 자유태환을 허용한다. 그러나, 여사한 송금절차는 수입이 발생한 영역에서의 체약국의 외환규정에 따라야 한다.

(2) 체약국간에 지불제도가 특별협정의 규율을 받을 경우에는, 동 협정이 적용된다.

제 7 조

(1) 국제항공 업무에 종사하는 항공기가 자국 영역에 입국 또는 출국하는 데에 관한 또는 동 항공기가 자국 영역내에 체재하는 동안의 운항 및 항공에 관한 일방 체약국의 법규는 타방 체약국에 의하여 지정된 항공사의 항공기에 대하여 적용되어야 하며 또한 여사한 항공기는 일방 체약국의 영역에 입국 또는 출국함에 있어 또는 그 영역에 체재하는 동안 동 법규를 준수하여야 한다.

(2) 항공기의 여객, 승무원 또는 화물이 자국 영역에 입국, 체재 또는 출국에 관한 일방 체약국의 법규, 예컨대 입국, 출국, 이민, 여권, 세관 및 검역에 관한 규정은 전기 일방 체약국의 영역에 입국 또는 출국함에 있어서 또는 그 영역내에 체재하는 동안 여사한 항공기에 의하여 준수되어야 한다.

제 8 조

체약국의 항공 당국에 의하여 결정될 특정 항공업무의 수송 능력과 항공운수에 대한 일반의 요구간에 평형을 이룩하고 유지할 목적으로 다음 사항에 합의한다.

(1) 각 체약국의 지정항공사는 양 체약국 영역간의 수송을 위하여 합의된 업무의 운항에 대한 공평하고 균등한 기회를 향유한다.

(2) 어느 일반 체약국의 지정 항공사가 합의된 업무를 운항함에 있어서, 동일 노선의 전부 또는 일부에 타방 체약국의 지정 항공사가 공급하는 업무를 부당히 침해하지 않도록 동 타방 체약국의 지정 항공사의 이해관계를 고려하여야 한다.

(3) 특정 항공노선의 상이한 부분이나 동 부분의 구간에 대하여 각 체약국의 지정 항공사가 제공한 항공운수 업무는 항공운수에 대한 일반의 필요와 본 협정에 규정된 관계 항공사의 수송 이해관계에 대한 밀접한 관계를 유지하여야 한다.

(4) 특정 노선에 대하여 지정 항공사가 제공하는 업무는 동 항공사가 속하는 국가와 해운수의 최종목적지인 국가간의 운수상의 수요에 적합한 수송능력의 공급을 제 1차 목적으로 유지하여야 한다. 특정 항공노선상에서 제 3국을 목적지 또는 출발지로 하는 국제운수를 타방 체약국 영역의 1 또는 2 이상의 지점에서 적재하고 적하하는 어느 일반 체약국의 지정 항공사의 권리는 양 체약국이 동의하는 질서있는 발전의 일반 원칙에 따라 적용되어야 하며 또한 수송력이 다음의 사항에 관련되어야 한다는 일반 원칙에 따라야 한다.

(a) 항공사를 지정하는 체약국의 영역과 특정 항공노선상의 운수 목적지간의 수송소요량

(b) 직통 항공 운항을 위한 소요량

(c) 당해 항공사가 통과하는 지역의 지방적 및 지역적 업무를 고려한 후의 당해지역의 항공운수상의 필요

(d) 일방 체약국과 관계 타국가의 항공사에 의하여 각기 영역간에 설정된 기타 항공운수 업무의 타당성

(5) 부표에서 정하여지는 노선상에 운항될 항공기의 수송력과 여사한 항공기에 의하여 운항될 회수는 업무개시전에 관계 지정 항공사간의 협의를 거쳐 체약국 항공당국의 결정을 보아야 한다.

제 9 조

(1) 타방 체약국의 영역으로 향하거나 동 영역으로부터 오기 위하여 일방 체약국의 항공사가 산정하는 운임은, 운항비, 합리적인 이유, 업무의 특성 (예컨대, 속도와 기내 시설의 표준) 및 특정 노선이나 동 노선의 부분에 적용될 기타 항공사의 운임을 포함한 제반 관계요인을 적의 고려하여, 합리적인 수준에 정하여야 한다.

(2) 운임과 관련하여 사용되는 대리점 수수료의 비율과 더불어 본조 (1)항에서 언급된 운임은, 가능하다면, 타당하다고 사료되는 경우, 노선의 전부 또는 그 일부를 운항하는 타 항공사와 협의하여 양체약국의 관계 지정항공사의 협의를 보아야 하며, 여사한 합의는 가능하다면 국제 항공 운수 협회의 운임결정 기구를 통하여 이루어져야 한다.

(3) 이렇게 합의된 운임은 체약국 항공당국의 승인을 받기 위하여 적어도 동 운임비용 예정일 30 일전까지 제출되어야 하며, 특별한 경우에는, 상기 시한이 동 항공당국의 합의에 따라 단축될 수 있다.

(4) 지정 항공사간에 운임에 관한 어떠한 합의에도 도달하지 못하거나, 기타의 다른 이유로 운임이 본조 (2)항에 따라 결정될 수 없거나 또는 본조 (3)항에서 언급된 30 일의 기간중 최초 20 일중에 일방 체약국이 본조 (2)항의 규정에 따라 합의된 운임에 대하여 불만의 통고를 한다면, 체약국의 항공당국은 그들간의 합의로서 운임을 결정하도록 하여야 한다.

(5) 항공당국이 본조 (3)항에 의거하여 자신에게 제출된 운임의 승인과 (4)항에 의거한 운임의 결정에 관하여 합의를 볼 수 없을 경우에는, 여사한 분쟁은 본협정 제 12조의 규정에 따라 해결되어야 한다.

(6) 어떠한 운임도 일방 체약국의 항공당국이 동 운임을 승인하지 않을 경우에는 효력을 발생하지 아니한다.

(7) 본조의 규정에 따라 설정된 운임은 본조의 규정에 따라 새로운 운임이 설정될때까지 계속 효력을 가진다.

제 10 조

체약국의 항공당국은 본 협정과 동 부표의 제반규정의 이행과 이에 순응을 보장하기 위하여 긴밀한 협력 정신으로 수시 상호 협력한다.

제 11 조

일방 체약국이 발급하였거나 또는 유효성을 인정한 감항증명서, 기능증명서 또는 면허장은 그 효력이 계속되고 있는 한 타방 체약국도 합의된 업무를 운항함에 있어서 이를 유효한 것으로 인정하여야 한다. 그러나, 각 체약국은 자국민에 대하여 제3국이 부여하거나 유효성을 인정한 기능증명서와 면허장을 자국 영역상공을 비행함을 목적으로 하는 경우 인정함을 거절할 권리를 유보한다.

제 12 조

(1) 본 협정의 해석 또는 적용에 관하여 체약국간에 어떠한 분쟁이 발생하는 경우에는, 체약국은 우선 상호간의 교섭에 의하여 이를 해결하도록 노력하여야 한다. 여사한 교섭은 일방 체약국이 타방 체약국으로부터 요청을 받은후 60일 이내에 시작되어야 한다.

(2) 계약국이 교섭에 의한 해결에 도달하지 못할 경우에는 동 분쟁은 각 계약국이 지명한 1인의 중재판과 이렇게 선출된 2인의 중재판의 합의로 임명하는 제3의 중재판과의 3인의 중재판으로 구성되는 중재 재판소에 결정을 위하여 제출되어야 한다. 단, 동 제3자는 어느 일방 계약국의 국민이 되어서는 아니된다. 각 계약국은 어느 일방 계약국이 타방 계약국에 대하여 분쟁의 중재를 요청하는 외교 공한을 전달한 날로부터 2개월 이내에 자국의 중재인을 지명하여야 하며 제3국의 중재인은 동 2개월의 기간후 1개월 이내에 합의되어야 한다. 어느 일방 계약국이 전기 기간내에 자국의 중재인을 지명할 수 없을 경우 또는 제3의 중재인이 합의 되지 못할 경우, 어느 일방 계약국도 필요할 경우, 국제민간 항공 기구 이사회 의장에게 1인 또는 2인 이상의 중재인 임명을 요청할 수 있다. 이러한 경우, 제3의 중재인은 제3국의 국민이어야 하며 중재기구의 의장으로 행동한다.

(4)^{1/} 계약국에 의하여 달리 규정되지 않는한, 중재기구는 동 장소와 자신의 절차 규정을 결정한다.

(4) 중재기구는 만장일치의 투표로 분쟁을 결정하도록 노력하여야 한다.

그러나, 이것이 불가능한 경우, 동 분쟁은 다수결의 투표로 결정되도록 하여야 한다.

Read/Lire : "(3)."

(5) 계약국은 본조 (2), (3) 및 (4)항에 따라 제시된 결정에 따르도록 한다.

제 13 조

(1) 계약국중 어느 일방이 본 협정의 규정을 개정할것을 원하는 경우에는, 타방 계약국과의 협의를 요청할 수 있다. 여사한 합의는 요청일로 부터 60일 이내에 시작되어야한다. 이렇게 합의된 개정은 외교 공한 교환으로 이를 확인한 후 효력을 발생한다.

(2) 본 협정에 대한 개정을 포함하지 않는 노선에 대한 수정은 계약국의 항공 당국간에 직접 합의로 이루어질 수 있다.

제 14 조

어느 일방 계약국도 타방 계약국에 대하여 본 협정을 종료 시키겠다는 자국의 결정을 언제라도 통고할 수 있다. 여사한 통고는 국제 민간 항공기구에 대하여 동시에 전달되어야 한다. 여사한 통고가 제시될 경우, 본협정은 동 종료 통고가 타방 계약국에 의한 통고 접수일로부터 12개월 기간이 만료 되기전에 계약국간에 합의로 철회되지 않는한, 동 12개월 후에 종료된다. 타방 계약국으로부터 접수의 통지가 없을 경우, 동 통고는 국제 민간항공기구가 이를 접수한 날로부터 14일후에 접수된 것으로 간주한다.

제 15 조

항공 운수에 관한 일반적인 다자 협약이 양 체결국에 발효되는 경우, 본 협정은 여사한 협약의 규정에 일치하도록 개정되어야 한다。

제 16 조

본 협정과 제 13조에 따른 본 협정에 대한 개정은 국제 민간 항공기 구에 등록되어야 한다。

제 17 조

본 협정은 각 체결국이 필요로 하는 제반 형식이 충족되었음을 통고하는 외교공한 교환일자에 효력을 발생한다。

이상의 증거로서, 하기 전권 대표는 각기 자국 정부로부터 정당한 권한을 위임받아, 본 협정에 서명하고 이에 각기 날인하였다。

1969년 7월 22일 서울에서 모두 동등히 정본인 한국어와 영어로 작성하였다. 단, 해석상 상위가 있을 경우, 영어본이 우선한다。

대한민국 정부를 위하여 「필립핀」 공화국 정부를 위하여

부 표

I

1. 대한민국의 지정 항공사가 양방향으로 운항할 노선

출발지점	중간지점	목적지점	이원지점
서울	마닐라

2. 「필리핀」 공화국의 지정 항공사가 양방향으로 운항할 노선

출발지점	중간지점	목적지점	이원지점
마닐라	서울

II

상기 1장 1 및 2항에서 노선상의 "중간지점"과 "이원지점"은
 제약국간에 앞으로 협의 대상으로 할것을 합의하였다. 여사한
 협의는 일방 제약국이 타방 제약국으로 부터 동 협의에 대한 서면
 요청을 접수한 후 60일 이내에 시작되어야 한다.