

AVIATION

Transport Services

Agreement Between the UNITED STATES OF AMERICA and KOREA

Signed at Washington June 9, 1998

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

KOREA

Aviation: Transport Services

*Agreement signed at Washington June 9, 1998;
Entered into force June 9, 1998.
With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Korea (hereinafter, "the Parties") ;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Republic of Korea, the Ministry of Construction and Transportation and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Ministry of Construction and Transportation;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a) Any amendment that has entered into force under Article 94 (a) of the Convention and has been ratified by both Parties; and
 - b) Any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and
11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a) the right to fly across its territory without landing;
 - b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - c) the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions without any undue delay, provided:
 - a) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of the Party, or both;
 - b) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
 - c) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b) that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c) the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.
2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal on February 24, 1988.
2. The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The 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; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") and shall have the right to perform such services on behalf of other airlines of the Parties or of third countries¹ or at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on

¹The Parties recognize that there may be limitations imposed by local authorities that restrict the rights of designated airline(s) to perform some third-party ground handling services.

an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.
7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with
 - a) an airline or airlines of either Party; and
 - b) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country.provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements.
8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
 - b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
 - c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
 - d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the 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 exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:
 - a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.
3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other

country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a) of this paragraph, either Party may request the president of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

1. This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature.
2. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the following treaties:
 - a) Air Transport Agreement between the Government of the United States and the Government of the Republic of Korea, signed at Washington on April 24, 1957 (hereinafter referred to as "the 1957 Agreement");
 - b) Amendment of the 1957 Agreement, concluded by Exchange of Notes at Washington on March 26, 1971;
 - c) Exemption Agreement for the Introduction of Ground Equipment of Aircraft between the Government of the United States of America and the Government of the Republic of Korea, concluded by Exchange of Notes at Washington on March 26, 1971;
 - d) Memorandum of Understanding to Amend the 1957 Agreement, as amended on March 26, 1971, concluded by Exchange of Notes at Seoul on March 22, 1979;
 - e) Agreement for the Inclusion of Civil Aviation Security Provisions in the 1957 Agreement as amended, concluded by exchange of Notes at Seoul on September 15, 1988;
 - f) Memorandum of Understanding to Supplement and Amend the 1957 Agreement, as amended, concluded by Exchange of Notes at Seoul on September 10 and November 22, 1991.

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

DONE AT Washington this 9th day of June, 1998, in duplicate, in the English and Korean languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:

Melanie Albright

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF KOREA:

한 26 4

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes¹:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in the Republic of Korea and beyond.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the Republic of Korea:

From points behind the Republic of Korea via the Republic of Korea and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

¹ The provision of Annex I shall not be construed to give U.S. designated airlines the right to operate air services to/from any point in the Republic of Korea from/to any point in the northern part of the Korean peninsula which is not under the administrative control of the Republic of Korea.

6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services; without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such points.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters)¹.

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries; provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

¹The provisions of Annex II shall not be construed to give U.S. designated airlines the right to operate air services to/from any point in the Republic of Korea from/to any point in the northern part of the Korean peninsula which is not under the administrative control of the Republic of Korea.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under Section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties " a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - a) information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airlines.
 - b) CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c) CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d) All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
 - e) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.
2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update

and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.
4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters) operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.
6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant nondiscriminatorily regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

미합중국 정부와 대한민국 정부간의
항공운송협정

미합중국 정부와 대한민국 정부(이하 “당사자”)는,

최소한의 정부의 간섭과 규제로 시장에서의 항공사간의 경쟁에 기초한 국제
항공체제를 증진하기를 희망하며,

국제항공운송 기회의 확대를 촉진하기를 희망하고,

항공사들이 여행객 및 운송자에게 차별적이지 아니하고 독점적 지위의
남용을 나타내는 것이 아닌 가장 저렴한 가격으로 다양한 서비스의 선택권을
제공할 수 있게 되기를 희망하고, 각 항공사가 혁신적이고 경쟁적인 가격을
개발·시행하도록 장려할 것을 바라며,

국제항공운송에 있어 최고의 안전과 보안을 확보하기를 희망하고, 사람
또는 재산의 안전을 위태롭게 하고 항공운송의 운영에 부정적 영향을 끼치며
민간항공의 안전에 있어 대중의 신뢰를 손상시키는 항공기의 안전에 반하는
행위 또는 위협에 관하여 당사자들의 중대한 관심을 재확인하면서,

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

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조

정 의

이 협정의 목적상, 달리 규정되지 아니하는 한, 용어는

1. “항공당국”이라 함은 미합중국의 경우 운수성 또는 그 계승자를 말하며,
대한민국의 경우 건설교통부와 전기 건설교통부에 의하여 행사되는 기능
을 수행하도록 권한을 부여받은 인 또는 기관을 말한다.

2. "협정"이라 함은 이 협정과 동 협정의 부속서 및 이에 대한 개정을 말한다.
3. "항공운송"이라 함은 유상 또는 임대로 각각 또는 혼합적으로 여객·수화물·화물 및 우편물의 항공기에 의한 대중수송을 말한다.
4. "협약"이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약을 말하며, 다음을 포함한다.
 - 가. 협약 제94조 가항에 의하여 발효되고 양 당사자에 의하여 비준된 개정
 - 나. 협약 제90조에 의하여 채택된 부속서 또는 개정이 양 당사자에 대하여 언제라도 유효한 한 동 부속서 또는 개정
5. "지정항공사"라 함은 이 협정 제3조에 의하여 지정되고 인가된 항공사를 말한다.
6. "총비용"이라 함은 서비스 제공의 비용과 행정비용에 대한 합리적인 부과금을 합한 것을 말한다.
7. "국제항공운송"이라 함은 한 국가 이상의 영역 위의 공역을 통과하는 항공운송을 말한다.
8. "가격"이라 함은 항공운송에 있어서 항공사 대리점을 포함한 항공사에 의하여 부과되는 여객(및 그들의 수화물) 및/또는 화물(우편물은 제외한다)의 수송에 대한 운임·요금 또는 부과금 및 그러한 운임·요금 또는 부과금의 이용가능성을 규율하는 조건을 말한다.
9. "비운수목적의 착륙"이라 함은 항공운송에 있어서 여객·수화물·화물 및/또는 우편물의 적재 또는 적하 이외의 다른 여하한 목적을 위한 착륙을 말한다.

10. “영역”이라 함은 일방당사자의 주권·관할권·보호령 또는 신탁통치 하에 있는 육지 및 이에 인접한 영해를 말한다.

11. “사용료”라 함은 공항·항공운항 또는 관련 서비스 및 시설을 포함한 항공안전시설 또는 서비스의 제공에 대하여 항공사들에게 부과되는 부과금을 말한다.

제 2 조

제권리의 부여

1. 각 당사자는 타방당사자의 항공사에 의한 국제항공운송의 수행을 위하여 타방당사자에게 다음의 권리를 부여한다.

- 가. 자국의 영역을 횡단하는 무착륙 비행의 권리
- 나. 비운수 목적으로 자국의 영역에 착륙할 권리
- 다. 이 협정에 달리 규정된 제권리

2. 이 조의 어떠한 규정도 유상으로 운송되고 타방당사자의 영역안의 다른 지점을 목적지로 하는 여객·그들의 수화물·화물 또는 우편물을 타방당사자의 영역안에서 적재할 권리를 일방당사자의 항공사 또는 항공사들에게 부여하는 것으로 간주되지 아니한다.

제 3 조

지정 및 인가

1. 각 당사자는 이 협정에 따라 국제항공운송을 수행하기 위하여 원하는 만큼의 다수의 항공사를 지정하고, 그러한 지정을 철회 또는 변경할 권리를 갖는다. 그러한 지정은 외교경로를 통하여 서면으로 타방당사자에게 전달되어야 하며, 동 항공사가 부속서 I이나 II 또는 양 부속서에 규정된 종류의 항공운송을 수행하도록 인가되었는지의 여부를 확인하여야 한다.

2. 공항인가 및 기술적 회가를 위하여 규정된 형식과 방법으로 상기 지정과 지정항공사로부터의 신청의 접수시 타방당사자는 다음의 경우 부담한 지체없이 적절한 인가 및 회가를 부여한다.

가. 동 항공사를 지정하는 당사자, 동 당사자의 국민 또는 양자에게 동 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 부여되어 있는 경우
나. 신청 및 신청서를 고려하는 당사자가 통상적으로 국제항공운송의 공항에 적용하는 법령에 규정된 조건들을 동 지정항공사가 충족할 능력이 있는 경우

다. 항공사를 지정하는 당사자가 제6조(안전) 및 제7조(항공안전)에 규정된 기준들을 유지하고 적용하고 있는 경우

제 4 조

인가의 취소

1. 각 당사자는 다음의 경우 타방당사자에 의하여 지정된 항공사의 공항 인가 또는 기술적 회가를 취소·정지 또는 제한할 수 있다.

가. 타방당사자, 동 당사자의 국민 또는 양자에게 동 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 부여되어 있지 아니하는 경우

나. 동 항공사가 이 협정 제5조(범의 적용)에서 언급된 법령을 준수하지 아니하는 경우

다. 타방당사자가 제6조(안전)에 규정된 기준들을 유지하거나 적용하지 아니하는 경우

2. 이 조 제1항 나호 또는 다호를 더 이상 준수하지 아니하는 것을 방지 하기 위하여 즉각적인 조치가 필수적이지 아니하다면, 이 조에 의하여 화립된 권리는 타방당사자와의 협의 후에만 행사된다.

3. 이 조는 일방당사자가 제7조(항공안전)의 규정에 의하여 타방당사자의 항공사 또는 항공사들의 공항인가와 기술적 회가를 철회·취소·제한하거나 조건을 부과하는 권리를 제한하지 아니한다.

제 5 조
범의 적용

1. 일방당사자의 영역에서의 영역에의 입국·체류 또는 출국시 타방당사자의 항공사들은 항공기의 운영과 운항에 관한 동 일방당사자의 법령을 준수하여야 한다.

2. 일방당사자의 영역에서의 입국·체류 또는 출국시 항공기에 탑승한 여객과 승무원 또는 화물의 동 일방당사자의 영역에서의 입·출국에 관한 동 일방체약 당사자의 법령(입국·출국·통관·항공안전·이민·여권·세관 및 검역관련 규정들과 우편물의 경우 우편 규정을 포함한다)은 타방당사자의 항공사의 여객·승무원 및 화물에 의하여 또는 이를 대신하여 준수되어야 한다.

제 6 조
안

1. 각 당사자는 이 협정에 규정된 항공운송 운항의 목적상 타방당사자가 발급하거나 유효하다고 인정된 현재 유효한 감항증명서·기능증명서 및 면허증을, 그러한 증명서 또는 면허증에 대한 요건이 협약에 따라 제정될 수 있는 최소한의 기준에 적어도 동등한 한, 유효한 것으로 인정하여야 한다. 그러나 각 당사자는 자국 영역의 항공을 비행할 목적으로 타방당사자가 자국의 국면에게 부여하고 유효하다고 인정하는 기능증명서와 면허증을 유효한 것으로 인정하기를 거부할 수 있다.

2. 일방당사자는 항공시설·승무원·항공기 및 지정항공사의 운항과 관련 하여 타방당사자가 유지하고 있는 안전기준에 관하여 협의를 요청할 수 있다. 만일 그러한 협의 후, 타방당사자가 협약에 의하여 제정될 수 있는 최소한의 기준과 적어도 동등한 분야에서의 안전기준과 요건을 효과적으로 유지하거나 적용하고 있지 아니함을 일방당사자가 발견하는 경우, 타방당사자는

그러한 관찰결과와 상기 최소한의 기준과 일치하도록 하는 데 필요하다고 간주되는 조치를 통보 받아야 하며, 타방당사자는 적절한 시정조치를 취하여야 한다. 각 당사자는 타방당사자가 합리적 기간안에 그러한 적절한 시정조치를 취하지 아니할 경우, 타방당사자가 지정한 항공사 또는 항공사들의 운항인가 또는 기술적 허가를 보류·취소 또는 제한할 권리를 갖는다.

제 7 조

항공안전

1. 국제법상의 자국의 권리와 의무에 따라 당사자들은 불법적인 간섭 행위로부터의 민간항공의 안전을 보호하여야 하는 그들 상호간의 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다. 국제법상의 권리와 의무의 일반성을 제약함이 없이 당사자들은 특히, 1963년 9월 14일 동경에서 서명된 항공기 상에서 행한 범죄 및 기타 특정행위에 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 및 1988년 2월 24일 몬트리올에서 서명된 국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력 행위의 억제를 위한 의정서의 제규정에 따라 행동하여야 한다.

2. 당사자는 민간 항공기의 불법적 납치행위와 그러한 항공기·여객·승무원·공항 및 항공운항시설의 안전에 대한 기타 불법행위를 방지하고 민간항공운항의 안전에 대한 기타의 여하한 위협에 대처하기 위하여 요청에 따라 필요한 모든 지원을 상호 제공하여야 한다.

3. 당사자는 그들 상호관계에 있어서 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 협약의 부속서로 지정된 항공안전 규정에 따라 행동하여야 하며, 자국에 등록된 항공기의 운항자, 자국 영역안에 주영업소 또는 영구 거주지를 가지고 있는 항공기의 운항자 및 자국 영역안의 공항 운영자들이 그러한 항공안전 규정에 따라 행동하도록 요구하여야 한다.

4. 각 당사자는 타방당사자가 자국 영역에서의 입국, 출국 및 체제를 위하여 요구하는 안전규정을 준수하고, 탑승 또는 적재 이전 및 탑승 또는 적재중 항공기를 보호하고 화물 및 항공기 저장품 뿐만 아니라 여객·승무원과 그들의 수화물 및 휴대품을 검사하기 위하여 적절한 조치를 취하기로 합의한다. 각 당사자는 타방당사자로부터 특정 위협에 대처하기 위한 특별 안전조치의 요청에 대하여 이를 긍정적으로 고려하여야 한다.

5. 항공기의 불법납치사건 및 동 사건의 위협 또는 여객·승무원·항공기·공항 및 항공비행시설의 안전에 대한 기타 불법행위가 발생하였을 때, 당사자는 이러한 사건 또는 위협을 신속하고 안전하게 종료시키기 위하여 통신 및 기타 적절한 조치를 용이하게 함으로써 상호 지원하여야 한다.

6. 타방당사자가 이 조의 항공안전 규정으로부터 이탈하였다고 일방당사자가 믿을 만한 합리적인 근거가 있을 경우, 동 일방당사자의 항공당국은 타방당사자의 항공당국과의 즉각적인 협의를 요청할 수 있다. 그러한 요청일로부터 15일 이내에 만족할 만한 합의에 도달하지 못하는 경우, 이는 타방당사자의 단수 또는 복수 항공사의 운항인가 또는 기술적 허가를 보류·취소·제한하거나 조건을 부과하는 근거를 구성한다. 긴급사태로 인하여 요구되는 경우, 일방당사자는 15일의 만료 이전에 잠정조치를 취할 수 있다.

제 8 조

상업적 기회

1. 각 당사자의 항공사는 타방당사자의 영역안에서 항공운송의 진흥 및 판매를 위하여 사무소를 설립할 권리가 있다.

2. 각 당사자의 지정항공사는 입국·거주 및 고용과 관련한 타방당사자의 법령에 따라 동 타방당사자의 영역안에서 항공운송의 제공에 요구되는 관리·판매·기술·운영 및 기타 전문직원을 데려와 유지할 권리가 있다.

3. 각 지정항공공사는 타방당사자의 영역안에서 스스로 지상조업(자체지상

조업)을 수행할 권리를 가지고, 당사자의 또는 제3국¹⁾의 다른 항공사를 대신하여 그러한 영역을 수행할 권리를 가지며, 또는 항공사의 선택에 따라 전체적으로 또는 부분적으로 그러한 영역을 위하여 경쟁하는 대리인 중에서 선택할 권리를 갖는다. 이 권리는 공항안전의 고려의 결과에서 생기는 물리적 제한에만 구속된다. 그러한 고려가 자체지상조업을 배제할 경우, 지상영역은 동등한 기초하에서 모든 항공사에게 이용가능하며, 부과금은 제공된 영역의 비용에 근거하고, 그러한 영역은 자체지상조업이 가능한 경우의 영역의 종류와 질에 대응하여야 한다.

4. 각 당사자의 어느 항공사도 타방당사자의 영역안에서 직접적으로 항공

운송의 판매에 참여할 수 있고 여객기금의 보호·여객취소 및 환불권리와 관련된 전세가 행하여지는 국가의 전세규정에 특별히 규정된 경우를 제외하고는 항공사의 계약에 따라 그 대리인을 통하여 항공운송의 판매에 참여할 수 있다. 각 항공사는 그러한 운송을 판매할 권리를 가지며, 어느 인도 그러한 운송을 그 영역의 몰화로 또는 자유태환성 몰화로 자유로이 구입할 수 있다.

5. 각 항공사는 원지에서 지출된 총액을 초과하는 원지 수입을 수요에 따라 환전하고 자국에 송금할 권리가 있다. 환전과 송금은 운수업자가 송금을 최초 신청한 날의 원행의 거래와 송금에 적용되는 환율에 따라 제한이나 과세없이 즉시 허용된다.

6. 각 당사자의 항공사는 타방당사자의 영역안에서 연료의 구입을 포함한 원지 비용을 원지화로 지불할 수 있다. 그들의 계약에 따라, 각 당사자의 항공사는 원지화 규정에 따라 타방당사자의 영역안에서 그러한 비용에 대하여 자유태환성 몰화로 지불할 수 있다.

주1) 양 당사자는 어느 제3국의 지상조업 업무를 수행하는 지정항공사의 권리를 한정하는 지법 당국에 의하여 부과되는 제한이 있을 수 있음을 인정한다.

7. 합의된 노선에 대하여 인가된 업무를 운영하거나 제공할 때, 일방당사자의 어느 지정항공사는 좌석분할, 편명공유 또는 임대차 약정 등의 협조적인 영업약정을 아래 항공사와 체결할 수 있다.

가. 일방당사자의 단수 항공사 또는 복수 항공사

나. 제3국의 단수 항공사 또는 복수 항공사. 동 제3국이 타방당사자의 항공사와 동 제3국으로, 제3국으로부터 그리고 제3국을 경유하는 업무상의 다른 항공사들과의 유사한 약정을 인가하거나 허용하는 경우,

단, 그러한 약정에 있어서 모든 항공사들은 가)적절한 권한을 보유하며, 나) 그러한 약정에 통상적으로 적용되는 요건을 충족하여야 한다.

8. 이 협정의 여타 규정에도 불구하고, 항공사와 양 당사자의 간접 화물운송 제공자들에게 국제항공운송과 관련하여 세관시설을 갖춘 모든 공항에의 도착과 출발하는 운송을 포함하는, 그리고 적용 가능한 경우, 적용 가능한 법령에 따라 보세창고 유치중의 운송화물에 대한 권리를 포함하여 당사자 또는 제3국의 영역 안 제지점으로 또는 지점으로부터의 화물의 지상운송을 수행하도록 제한없이 허용된다. 그러한 화물은, 지상 또는 항공운송에 관계없이, 공항 세관수속 및 시설에 접근할 수 있다. 항공사들은 타 항공사에 의하여 운영되는 지상운송과 간접 항공화물운송업자를 포함하여 기타 지상운수업자와의 약정을 통하여 그들이 자신이 지상운송을 수행하거나 제공하는 것을 선택할 수 있다. 그러한 통합화물 용역은 운송자가 그러한 운송에 관한 사실에 대하여 오해가 있는 것이 아니라면, 항공과 지상운송을 결합한 단일의 통합가격으로 한번에 제공될 수 있다.

제 9 조

관세 및 부과금

1. 일방당사자의 영역안에 도착시 타방당사자의 지정항공사들에 의하여 국제항공운송에 운항되는 항공기, 항공기의 정규장비·지상장비·연료·윤활유·소모성 기술공급품·예비부품(엔진을 포함한다)·항공기 저장품(식품·음료·

주류·담배 및 비행중 여객에 판매하거나 여객이 사용하기 위한 한정된 양의 기타 상품을 포함하나 이에 한정되지 아니한다) 및 국제항공운송에 종사하는 항공기의 운항 또는 용역을 목적으로 하거나 전적으로 이와 관련하여 사용되는 기타 물품은 그러한 장비와 공금품이 항공기에 적재되어 남아있는 한 상호주의에 기초하여(가) 국가당국에 의하여 부과되며(나)서비스 비용에 기초하지 아니한 모든 수입제한·재산세·자본세·관세·소비세 및 유사한 수수료와 부과금으로부터 면제된다.

2. 제공되는 서비스 비용에 기초한 부과금 제외하고, 이 조 제1항에 언급된 세금·과세·관세·수수료 및 부과금도 역시 상호주의에 기초하여 면제된다.

가. 이러한 자장품이 적재되는 당사자의 영역 상공에서 수행되는 비행의 일부에서 사용되는 경우일지라도 일방당사자의 영역안으로 도입

되거나 동 영역안에서 공금되며, 국제항공운송에 종사하는 타방당사자의 항공사의 외국행 항공기에서 사용하기 위하여 합리적인 범위

내에서 적재된 항공기의 자장품

나. 국제항공운송에 사용되는 타방당사자의 지정항공사의 항공기의 보수 점검·정비 또는 수리를 위하여 일방당사자의 영역안으로 반입되는

지상장비 및 예비부품(엔진용 포함한다)

다. 이러한 공금품이 적재되는 당사자의 영역 상공에서 수행되는 비행의

일부에서 사용되는 경우일지라도 국제항공운송에 종사하는 타방당사자의 항공사의 항공기에서 사용하기 위하여 일방당사자의 영역안

으로 도입되거나 동 영역안에서 공금된 연료·유활유 및 소모성

기름공금품

라. 이러한 자장품이 적재되는 당사자의 영역 상공에서 수행되는 비행의

일부에서 사용되는 경우일지라도 일방당사자의 영역안으로 도입되거나 동 영역안에서 공금되며 국제항공운송에 관여하는 타방

당사자의 항공사의 항공기에서 사용하기 위하여 합리적인

범위내에서 적재되는 판촉 및 광고용품

3. 이 조 제1항 및 제2항에 언급된 장비와 공금품은 적절한 당국의 감시

또는 통제에 따라 보관되도록 요구될 수 있다.

4. 이 조에 규정된 면제는 타방당사자의 영역안에서 이 조 제1항 및 제2항에 규정된 물품의 대여 또는 인도를 위하여 일방당사자의 지정항공사들이 타방당사자로부터 그러한 면제를 유사하게 향유하는 다른 항공사와 계약을 체결하는 경우에도 가능하다.

제 10 조 사 용 표

1. 권한있는 부파당국 또는 각 당사자의 기구에 의하여 타방당사자의 항공사에 부과되는 사용료는 공정하고, 합리적이고, 불균정하게 차별적이지 않으며, 사용자들간에 공평하게 안배된다. 어떠한 경우에도 그러한 사용료는 그 요금이 부과되는 때의 기타 다른 항공사에 부여되는 가장 유리한 조건들보다 불리하지 아니한 조건으로 타방당사자의 항공사에게 부과된다.

2. 타방당사자의 항공사에 부과되는 사용료는 적절한 공하·공하 환경·항공비행·비행안전 시설 및 공하에서 또는 공하 시스템내에서 용역을 제공하는 권한있는 부파당국 또는 기구에 대한 총비용을 반영할 수는 있으나 초과하지 아니한다. 그러한 총비용에는 감가상각 후의 자산에 대한 합리적 수익이 포함될 수 있다. 부파금의 정수 대상이 되는 시설 또는 용역은 효율적이고 경제적인 기초에서 제공된다.

3. 각 당사자는 자국의 영역안에서 권한있는 부파당국이나 기구와 용역과 시설을 사용하는 항공사간의 협의를 장려하며, 권한있는 부파당국이나 기구 및 항공사가 이 조의 제1항 및 제2항의 원칙에 따른 부파의 합리성에 대한 정확한 검토를 허용하기 위하여 필요한 정보를 교환하도록 장려한다. 각 당사자는 권한있는 부파당국이 사용자로 하여금 변경이 있기 전에 그들의 견해를 표명하도록 하기 위하여 사용료의 변경에 관한 어떠한 제안에 대하여도 합리적인 통고를 사용자들에게 제공하도록 장려한다.

4. 어느 당사자도 제14조에 따른 분쟁해결절차에 있어서 가)그 당사자가 합리적인 기간안에 타방당사자에 의한 소청의 대상인 부과 또는 관행의 검토를 수행하거나, 나)그러한 검토 후 그 당사자가 이 조와 부합하지 아니하는 어떤 부과 또는 관행을 자신의 권한내에서 모든 수단을 동원하여 구제한다면, 이 조의 규정을 위반한 것으로 보지 아니한다.

제 11 조

공정경쟁

1. 각 당사자는 이 협정에 의하여 규율되는 국제항공운송을 제공하는 데 있어서 양 당사자의 지정항공사가 경쟁하도록 공정하고 동등한 기회를 허용하여야 한다.

2. 각 당사자는 시장에서의 상업적 고려에 기초하여 각 지정항공사가 제공하는 국제항공운송의 운항횟수와 수송력을 결정하도록 허용하여야 한다. 이러한 권리와 일치하도록 협약 제15조와 일치하는 동일한 조건하에서 세관상·기술적·운항상 또는 환경적 이유상 요구되는 경우를 제외하고 어느 당사자도 수송량, 운항횟수 및 업무의 정기성 또는 타방당사자의 지정항공사에 의하여 운항되는 항공기의 기종 및 기종들에 대하여 일방적으로 제한을 두지 못한다.

3. 어느 당사자도 타방당사자의 지정항공사에게 우선기부요건·의무탑승비율·거부반대비용 또는 이 협정의 목적과 일치하지 아니할 수 있는 수송력·운항횟수 및 교통량과 관련한 기타 다른 조건을 부과하여서는 아니된다.

4. 어느 당사자도 이 조 제2항에 의하여 예정된 동일한 조건을 이행하기 위한 무차별적 기초위에서 요구되거나 이 협정의 부속서에서 특별히 허가된 것이 아닌 한 타방당사자의 지정항공사에게 승인을 위하여 운항계획·전세운항 프로그램 및 운항계획의 제출을 요구하여서는 아니된다. 일방당사자가 정보 목적상 제출을 요구한다면 항공운송중개인 및 타방당사자의 지정항공사에 대한 요건 및 절차 신청의 행정적 부담을 최소화하여야 한다.

제 12 조

가격설정

1. 각 당사자는 각 지정항공사가 시장에서의 상업적 고려에 기초하여 항공 운송 가격을 설정하도록 허용하여야 한다. 당사자에 의한 개입은 다음의 경우에 한한다.

- 가. 비합리적으로 차별적인 가격 및 관행의 방지
- 나. 지배적 지위의 남용으로 인하여 비합리적으로 높거나 제한적인 가격 으로부터 소비자의 보호
- 다. 직·간접적인 정부보조 또는 지원으로 인하여 인위적으로 낮은 가격 으로부터 항공사의 보호

2. 각 당사자는 타방당사자의 항공사가 자국 영역에서 출발하거나 도착하는 경우에 부과되는 가격을 자국 항공당국에 통보 또는 제출하도록 요구할 수 있다. 양 당사자의 항공사에 의한 통보 및 제출은 제시된 유효일의 적어도 30일 이전에 요구되어야 한다. 개별적인 경우에 있어 통보 및 제출은 통상적으로 요구되는 것보다 짧은 통고가 허용될 수 있다. 어느 당사자도 정보목적상 비차별적 기초 하에서 요구되는 경우를 제외하고 타방당사자의 항공사에게 용선자에 의하여 대중에게 부과된 가격의 통보 또는 제출을 요구하여서는 아니된다.

3. 어느 당사자도 노선간 또는 노선내 기초한 운송의 두가지 경우를 포함 하여 가)당사자의 영역간 국제항공운송을 위하여 일방당사자의 항공사에 의하여, 또는 나)타방당사자의 영역과 여하한 다른 국가간의 국제항공운송을 위하여 일방 당사자의 항공사에 의하여, 부과될 것으로 제시된 또는 부과된 가격의 게시 또는 제공을 방해하는 일방적 행위를 취하여서는 아니된다. 어느 일방당사자가 여하한 그러한 가격이 이 조 제1항에 규정된 고려사항과 일치하지 아니하다고 믿을 경우, 협의를 요청하여야 하며 가능한 한 빨리 타방당사자에게 불만족의 이유를 통보하여야 한다. 이러한 협의는 요청의 접수후 늦어도 30일 이전에 게시되어야 하며, 당사자는 문제의 합리적 해결에 필요한 정보를 확보하는데 협력하여야 한다. 불만족이 통지된 가격과 관련하여 당사자들이 합의하는 경우 각 당사자는 그 합의가 실효적하도록 최선의 노력을 경주하여야 한다. 그러한 상호합의가 없을 경우 가격은 유효하게 되거나 또는 지속적으로 유효하다.

제 13 조

협 의

일방당사자는 언제라도 이 협정과 관련한 협의를 요청할 수 있다. 그러한 협의는 가능한 한 가장 빠른 일자에, 그러나 달리 합의하지 아니하는 한 타방 당사자가 요청을 접수한 일자로부터 늦어도 60일 이내에 개시되어야 한다.

제 14 조

분쟁의 해결

1. 제12조 제3항(가격)에 관하여 발생할 수 있는 분쟁을 제외하고 제1차 공식협의를 의하여 해결되지 못한 이 협정상의 어떠한 분쟁도 당사자간의 합의에 의하여 어떠한 인이나 기구의 결정에 회부될 수 있다. 당사자들이 합의하지 못하면 분쟁은 일방당사자의 요청에 의하여 아래에 규정된 절차에 따라 중재에 회부된다.

2. 중재는 다음과 같이 구성되는 세 명의 중재관들의 범정에 의한다.

가. 중재요청의 접수 이후 30일 이내에 각 당사자는 한 명의 중재관을 지명한다. 이러한 두 명의 중재관들이 지명된 60일 이내에 중재관들은 합의에 의하여 중재법정의 재판장으로 활동할 제3의 중재관을 임명한다.

나. 일방당사자가 중재관을 지명하지 못하거나 제3의 중재관이 이 항의 가호에 따라 임명되지 못하는 경우, 일방당사자는 국제민간항공 기구의 이사회 의장에게 필요한 중재관이나 중재관들을 30일 이내에 임명할 것을 요청할 수 있다. 이사회 의장이 일방당사자의 국적을 보유한 경우에는 그러한 근거로 부적격이 아닌 최선임 부의장이 임명을 행한다.

3. 달리 합의된 경우를 제외하고 중재법정은 이 협정에 따라 그 관할권의 한계를 결정하며 그 자신의 절차규칙을 제정한다. 일단 구성된 법정은 최종 결정 전에는 잠정적인 구제조치를 권고할 수 있다. 그 법정의 지시 또는 일방 당사자의 요청에 의하여, 중재의 대상이 될 정확한 문제들과 구체적 후속 절차를 결정하기 위한 회의는 법정이 완전히 구성된 후 늦어도 15일 이내에 개최된다.

4. 달리 합의되거나 법정에 의하여 지시된 경우를 제외하고 각 당사자는 법정이 완전히 구성된 시점으로부터 45일 이내에 양해서를 제출해야 한다. 답변은 60일 후에 제출된다. 법정은 답변이 제출된 후 15일 이내에 일방당사자의 요청에 의하여 또는 그 자신의 주도로 심리를 개시한다.

5. 법정은 심리가 종료된 후 30일 이내 또는 심리가 개시되지 아니하였다면 양측의 답변이 제출된 날 이후에 서면결정을 행하도록 시도한다. 법정의 다수에 의한 결정이 우선한다.

6. 당사자는 결정이 내려진 후 15일 이내에 결정의 석명을 위한 요청을 제출할 수 있으며, 주어진 어떠한 석명도 동 요청 15일 이내에 이루어진다.

7. 각 당사자는 자국법에 일치하는 정도에 따라, 중재법정의 어떠한 결정이나 판정에 대한 완전한 효력을 인정한다.

8. 중재관들의 보수와 비용을 포함한 중재법정의 비용은 당사자들에 의하여 균등하게 분담된다. 이 조 제2항 나호의 절차와 관련하여 국제민간항공기구의 이사회 의장에 의하여 초래된 어떠한 비용도 중재법정의 비용의 일부로 간주된다.

제 15 조

종 료

일방당사자는 언제라도 이 협정을 종료하려는 결정을 타방당사자에게 서면으로 통보할 수 있다. 그러한 통고는 동시에 국제민간항공기구에 통보되어야 한다.

기간의 종료 이전에 당사자간의 합의에 의하여 그러한 통고가 철회되지 아니하는 한, 이 협정은 타방당사자의 통고 접수일의 일주년 직전의 자정(타방당사자에게 통고의 접수가 이루어진 장소에서)에 종료된다.

제 16 조

국제민간항공기구에의 등록

이 협정과 이에 근거한 모든 수정은 국제민간항공기구에 등록되어야 한다.

제 17 조

발 효

1. 이 협정 및 동 부속서는 서명일에 발효한다.
2. 발효와 동시에 이 협정은 아래 조약들을 대체한다.
 - 가. 1957년 4월 24일 워싱턴에서 서명된 미합중국 정부와 대한민국 정부간의 항공운송협정(이하 "1957년 협정"이라 한다)
 - 나. 1971년 3월 26일 워싱턴에서 각서교환으로 체결된 1957년 협정의 개정
 - 다. 1971년 3월 26일 워싱턴에서 각서교환으로 체결된 미합중국 정부와 대한민국 정부간의 항공기의 지상장비 도입에 관한 면세협정
 - 라. 1971년 3월 26일 개정된 바와 같이 1979년 3월 22일 서울에서 각서교환으로 체결된 1957년 협정을 개정하는 양해각서
 - 마. 1988년 9월 15일 서울에서 각서교환으로 체결된, 개정된 1957년 협정내 민간항공안전규정의 도입을 위한 협정
 - 바. 1991년 9월 10일과 1991년 11월 22일 서울에서 각서교환으로 체결되어 개정된 1957년 협정을 보충하고 개정하기 위한 양해각서

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

1998년 6월 9일 워싱턴 에서 동등히 정본인 영어 및 한국어로 각 2부씩 작성하였다.

미합중국 정부를 위하여

Melanie Albright

대한민국 정부를 위하여

박 지 수

부속서 I

정기항공운송

제 1 호 노 선

이 부속서상에서 지정된 각 당사자의 항공사들은 그들의 지정의 조건에 따라 아래 노선¹⁾에서 제지점간의 정기 국제항공운송을 수행할 권리를 갖는다.

가. 미합중국 정부에 의하여 지정된 단수 또는 복수의 항공사들의 노선

미합중국의 배후의 제지점으로부터 미합중국 및 중간 제지점을 경유

하여 한국내 및 이원의 일지점 또는 제지점

나. 대한민국 정부에 의하여 지정된 단수 또는 복수의 항공사들의 노선

대한민국의 배후의 제지점으로부터 대한민국 및 중간 제지점을 경유

하여 미국내 및 이원의 일지점 또는 제지점

제 2 호 운항의 신축성

각 지정항공사는 일부 또는 모든 운항에서 자신의 선택으로,

1. 한 방향 또는 양 방향으로 운항하거나
2. 1개 항공기 운항에 있어서 다른 편명을 결합하거나
3. 배후·중간 및 이원지점 그리고 노선상의 당사자의 영역안에서 제지점을 임의로 결합하거나 임의의 순서로 운항하거나
4. 어느 지점 및 제지점에서 착륙을 생략하거나

주1) 부속서 I의 제규정은 미국의 지정항공사에게 대한민국인의 어느 지점으로 또는 어느 지점부터 대한민국의 행정적 통제하에 있지 아니한 한반도의 북부지방에서의 어느 지점부터 또는 어느 지점으로 항공업무를 운항할 권리를 주는 것으로 해석되지 아니한다.

5. 노선상 어느 지점에서도 자사의 어느 항공기로부터 자사의 어느 다른 항공기로 화객을 옮겨 싣거나

6. 자국 영역안의 어느 지점의 배후 제지점을 항공기 또는 편명을 변경하거나 또는 변경하지 아니하고 운항할 수 있으며, 직행 서비스로서 동 서비스를 대중에게 제공하고 광고할 수 있다

이는 항공사를 지정한 당사자의 영역안의 일지점에서 운항 서비스를 한다면, 방향의 또는 지리적인 제한없이 그리고 이 협정상 타리 적용될 수 있는 화객을 수송할 권리의 상실없이 할 수 있다.

제 3 호

기 중 변 경

상기 노선의 일부구간 또는 전구간에서 어느 지정항공사도 노선상의 어느 지점에서도 운항항공기의 기종이나 수의 변경에 대한 아무런 제한없이 국제

항공운송을 수행할 수 있으나 단, 출발방향에서, 그 지점의 이원 운송은 항공사를 지정한 당사자 영역으로부터의 운송의 연장이고, 도착방향에서, 항공사를 지정한 당사자의 영역으로의 운송은 그 지점의 이원으로부터의 운송의 연장이다.

부속서 II

전세운항

제 1 호

이 부속서상의 지정된 각 당사자의 항공사들은 그들의 지정의 조건에 따라 여객(및 그들이 휴대하는 수화물) 및/또는 화물(화물 발송자, 분리 및 결합(여객/화물) 전세¹⁾를 포함하나 이에 한정되지 아니한다)의 국제전세운송을 수행할 권리를 갖는다.

항공사를 지정한 일방당사자의 영역안에 있는 어느 지점 또는 제지점과 타방당사자의 영역안에 있는 어느 지점 또는 제지점간

타방당사자의 영역안의 어느 지점 또는 제지점과 제3국 또는 제3국들안의 어느 지점 또는 제지점간. 단, 그러한 운항은 항공기의 교체가 있건 없건 현지 화객의 수송을 목적으로 본국으로의 운항을 포함하는 본국과 타방 당사자의 영역간의 지속적 운항의 일부를 구성하여야 한다.

이 부속서에 의하여 적용대상이 되는 업무의 수행에 있어서, 이 부속서상의 지정된 각 당사자의 항공사는 또한 다음의 권리를 가진다.

- (가) 일방당사자의 영역 내·외를 불문하고 어느 제지점에서의 착륙
- (나) 타방당사자의 영역을 통과하는 통과수송의 수행
- (다) 일방당사자의 영역안에서 출발하는 화객, 타방당사자의 영역안에서 출발하는 화객 및 제3국에서 출발하는 화객의 동일 항공기상의 결합

주1) 부속서 II의 제규정은 미국의 지정항공사에게 대한민국안의 어느 지점으로 또는 어느 지점부터 대한민국의 행정적 통제하에 있지 아니한 한반도의 북부지방에서의 어느 지점부터 또는 어느 지점으로 항공업무를 운항할 권리를 주는 것으로 해석되지 아니한다.

상기 전항에 언급된 소비자보호규칙에 대한 경우를 제외하고, 어느 당사자도 이 부속서상의 타방당사자에 의하여 지정된 항공사에게 편도이전 왕복이전 타방 당사자의 또는 제3국의 영역으로부터의 화객의 수송에 대하여 이 부속서 제2호에 언급된 적용가능한 법·규정 및 규칙의 준수선인 또는 적용가능한 항공당국에 의하여 부여되는 동 법·규정 및 규칙에 대한 면제선인 이상의 것을 제출하도록 요구하지 아니한다.

제 3 호

그러나 상기 항에 규정되어 있는 어느 것도 이 부속서상의 일방당사자에 의하여 지정된 항공사가 여객기금의 보호·여객확소 또는 환불권리와 관련된 요건의 준수를 요구하는 각 당사자의 권리를 제한하지 아니한다.

가장 덜 제한적인 기준에 구속된다.

규정·약정·조건 및 제한을 적용하는 경우, 각 지정항공사는 그러한 기준들에서 이상의 자국항공사에 대하여 또는 다른 국가의 항공사에 대하여 상이한 규칙·전세 법·규정 및 규칙을 준수하는 선택권을 가진다. 일방당사자가 하나 또는 그 의하여 지정된 어느 항공사도 편도이전 왕복이전 본국 또는 타방당사자 중 하나의 일방당사자의 영역안에서 출발하는 국제전세항공운항을 수행하는 일방당사자에

제 2 호

적용대상이 되지 아니하는 화객을 수송하기 위한 신청에 대하여 호의적인 고려를 부여한다.

각 당사자는 우의와 상호주의에 기초하여 타방당사자의 항공사들이 이 부속서의 공송은 그 지점의 이원으로부터의 공송의 연장이다.

부터의 공송의 연장이고, 도착방향에서, 항공사를 지정한 당사자의 영역으로의 단, 출발방향에서, 그 지점의 이원 공송은 항공사를 지정한 당사자 영역으로 없이 국제항공공송을 수행

어느 지점에서든 공항공기의 기종이나 수의 변경에 대한 아무런 제한

(라) 상기 노선의 일부구간 또는 전구간에서 어느 지정항공사는 노선상의

부속서 III

컴퓨터예약체계내에서의 무차별원칙 및 컴퓨터예약체계간의 경쟁원칙

이 협정 제11조(공정경쟁)가 양 당사자의 항공사에게 공정하고 동등한 경쟁 기회를 보장함을 인식하고,

항공사의 경쟁능력중에서 가장 중요한 측면중 하나는 자사의 업무를 공정하고 비판파적인 방법으로 대중에게 알리는 능력이라는 것과 이에 따라 여행객에게 그러한 정보를 직접적으로 배포하는 여행사가 이용가능한 항공사 업무에 관한 정보의 질 및 그러한 여행사에게 경쟁적인 컴퓨터예약체계(CRSs)를 제공하는 항공사의 능력이 항공사의 경쟁적인 기회를 위한 기초를 나타낸다는 것을 고려하며,

항공운수상품에 대한 소비자의 이익이 그러한 정보의 오용 및 오도된 제공으로부터 보호받는 것과 항공사 및 여행사가 효과적으로 경쟁적인 컴퓨터예약 체계에 접근하는 것을 보장함이 동등하게 필요함을 고려하여,

1. 당사자는 CRSs가 다음을 위하여 단일의 1차 전개화면을 가질 것에 합의한다.

가. 국제항공업무의 연결편 구성을 포함한 그러한 업무 관련정보는 항공사 또는 시장동일성에 의하여 직접적으로 또는 간접적으로 영향을 받지 아니하는 무차별적이고 객관적인 기준에 기초하여 편집되고 표시되어야 한다. 그러한 기준은 모든 참가 항공사들에게 동일하게 적용된다.

나. CRS 자료는 가능한 한 광범위하여야 한다.

다. CRS 업자는 참가 항공사에 의하여 제출된 정보를 삭제하여서는 아니된다. 그러한 정보는 정확하고 투명하여야 한다. 예를 들어 편명 공유 및 기종변경 항공편 그리고 중간기착 항공편은 그러한 특성을 가진 것으로 명확히 확인되어야 한다.

- 라. 일방당사자의 영역안에서 여행객에게 항공사 업무에 관한 정보를 직접적으로 배포하는 여행사가 이용가능한 모든 CRSs는 CRS가 운용되고 있는 영역안에서 적용되는 CRS 규칙에 부합하도록 운용할 의무가 있을 뿐만 아니라 운용할 권리가 있다.
- 마. 여행사가 2차 전개화면에 대한 특별한 요청을 하는 경우, 여행사들은 CRS를 통하여 이용가능한 어떠한 2차 전개화면도 이용하도록 허용된다.

2. 일방당사자는 자국의 영역안에서 운용중인 각 CRS 입자가 적용가능한 무차별적인 요금을 지급할 의사가 있는 모든 항공사를 자신의 CRS에 참여시킬 수 있도록 요구한다. 일방당사자는 어느 체계 입자가 제공하는 모든 배포시설이 참여 항공사에게 무차별적인 기초위에서 제공되도록 요구한다. 일방항공사는 CRS 입자가 무차별적·객관적·운수자 중립적 및 시장 중립적인 기초위에서 참여 항공사의 국제항공업무를 그들이 그러한 업무를 판매하고자 하는 모든 시장에서 표시하도록 요구한다. CRS 입자는 요청이 있을 경우 자료갱신 및 저장절차, 편집 및 순위매김 정보를 위한 기준, 그러한 기준에 주어진 비중, 연결점의 선정 및 연결항공편의 포함을 위하여 사용되는 기준에 관한 세부사항을 공개한다.

3. 일방당사자의 영역안에서 운용중인 CRS 입자는 CRS가 이러한 원칙을 준수하는 경우 타방당사자의 영역안에서 여행관련 상품의 배포가 주요 사업인 여행사 또는 여행기업에게 자신의 CRSs를 도입하고 유지하며 자유롭게 이용할 수 있도록 할 권리가 있다.

4. 어느 당사자도 자신의 영역안에서 통신시설에의 접근 및 이용, 기술적인 CRS 하드웨어 및 소프트웨어의 선정 및 사용, CRS 하드웨어의 기술적 설치에 관하여 자국의 CRS 입자에게 부과되는 것보다 더욱 엄격한 요건을 타방당사자의 CRS 입자에게 부과하거나 부과되도록 허가하여서는 아니된다.

5. 어느 당사자도 자신의 영역안에서 CRS 전개화면(편집 및 표시변수를 포함한다)운용 또는 판매에 관하여 자국의 CRS 업자에게 부과되는 것보다 더욱 제한적인 요건을 타방당사자의 CRS 업자에게 부과하거나 부과되도록 허가하여서는 아니된다.

6. 이러한 원칙과 기타 관련된 무차별적인 규제적·기술적 및 안보 기준에 따르는 일방당사자의 영역안에서 사용중인 CRSs는 타방당사자의 영역안에서 효과적이고 저해되지 아니하는 접근에 대한 권리가 주어진다. 이것의 한 측면은 지정항공사가 타방당사자의 영역안에서 여행사에게 제공되는 어느 체계에 참여하는 것과 마찬가지로 국적국의 영역안에서 충분히 그러한 체계에 참여하는 것이다. 일방당사자의 CRSs 소유자/운용자는 타방당사자의 소유자/운용자가 가지는 것과 마찬가지로 타방당사자의 영역안에서 그러한 원칙에 부합하는 CRSs를 소유/운용할 수 있는 동일한 기회를 가진다. 각 당사자는 타방당사자의 영역안에서 또한 운용되는 CRS의 사용 또는 소유를 이유로 자국의 항공사 및 자국의 CRS 업자가 국적국의 영역안에 있는 여행사를 차별대우하지 아니하도록 보장한다.