

REPUBLIC OF
KOREA



Treaty Series No. 47 (1984)

Agreement

between the Government of the United Kingdom of
Great Britain and Northern Ireland and the Government
of the Republic of Korea
for Air Services between and beyond
their respective Territories

Seoul, 5 March 1984

[The Agreement entered into force on 5 March 1984]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
June 1984*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

£3·15 net

Cmnd. 9263

**AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM
OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR
SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE
TERRITORIES**

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Korea;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December, 1944⁽¹⁾;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing and operating 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 "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof, in so far as those Annexes and amendments have become effective for, or have been ratified by, both Contracting Parties⁽²⁾;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Trade and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions; and in the case of the Republic of Korea, the Minister of Transportation and any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by him or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

⁽¹⁾ Treaty Series No. 8 (1953), Cmd. 8742.

⁽²⁾ Treaty Series No. 26 (1957), Cmd. 107, Treaty Series No. 24 (1958), Cmd. 482, Treaty Series No. 59 (1962), Cmd. 1826, Treaty Series No. 62 (1973), Cmd. 5310, Treaty Series No. 98 (1975), Cmd. 6117, Treaty Series No. 27 (1976), Cmd. 6447, Treaty Series No. 57 (1980), Cmd. 7960 and Miscellaneous No. 2 (1981), Cmd. 8123.

(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 "tariff" means:

(i) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled international air services, and any conditions on which such fare depends;

(ii) the freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled international air services, and any conditions on which such freight rate depends; and

(iii) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air way bills completed by that agent for carriage on scheduled international air services, and any conditions on which such rate of commission depends.

Where fares, freight rates or rates of commission differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare, freight rate or rate of commission shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with its related conditions with the relevant aeronautical authorities;

(g) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments.

ARTICLE 2

Applicability of Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) 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 appropriate Part of the Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4

Designation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party not more than two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of such designations the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 8 of this Agreement is in force in respect of the service which is to be operated.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions 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 6

Exemption from Charges on Equipment, Fuel, Stores, etc.

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel 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 similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

(2) There shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the services provided:

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

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

(4) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of

the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 7

Principles Governing Operation of Agreed Services

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

(2) In operating the agreed services the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 8

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

(5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement.

(7) Subject to paragraph (8) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

(8) A tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (7) of this Article:

- (a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
- (b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which the designated airline or airlines of one Contracting Party, or both, propose in writing a new tariff to the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 9

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 10

Transfer of Earnings

Each Contracting Party grants to each designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittances, however, shall be in accordance with the foreign exchange laws and regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

ARTICLE 11

Airline Representation

The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

ARTICLE 12

Consultation

(1) In a spirit of close co-operation, 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 shall consult when necessary to provide for modifications thereof.

(2) *Either Contracting Party may request consultation, which shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of a written request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.*

ARTICLE 13

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed

by the two so nominated. 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 the diplomatic channel 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 Organisation may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. 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.

ARTICLE 14

Amendment

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 15

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 Organisation. In such case the Agreement shall terminate 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 Organisation.

ARTICLE 16

Entry into Force

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

(2) The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 14 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

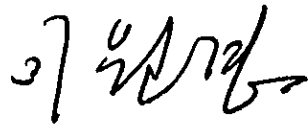
Done, in duplicate, at Seoul on this fifth day of March, 1984 in the English and Korean languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

For the Government of the Republic of Korea



[PAUL CHANNON]



[LEE WON KYUNG]

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

British Route

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom.

Route 1: Points in the United Kingdom—intermediate points—Seoul—points beyond.

Route 2: Hong Kong—a point in Taiwan—Seoul.

Notes :

(1) The routes may be operated in either direction.

(2) The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on those routes begin at a point in the territory of the United Kingdom.

(3) On Route 1 no traffic may be picked up at intermediate point and set down at Seoul, or picked up at Seoul to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. These restrictions also apply to all forms of stop-over traffic.

Korean Route

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Korea.

Route 1: Points in the Republic of Korea—intermediate points—London—points beyond.

Route 2: Seoul—a point in Taiwan—Hong Kong.

Notes :

(1) The routes may be operated in either direction.

(2) The designated airline or airlines of the Republic of Korea may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points provided that the agreed services on these routes begin at a point in the territory of the Republic of Korea.

(3) On Route 1 no traffic may be picked up at an intermediate point and set down at London, or picked up at London to be set down at a point beyond, and vice versa, nor may any traffic be picked up or set down at Hong Kong, except as may from time to time be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. These restrictions also apply to all forms of stop-over traffic.

영국 정부와 대한민국 정부 간의
각자의 영역간 및 그 이원의 항공업무를 위한 협정

영국 정부와 대한민국 정부는,

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

각자의 영역간 및 그 이원의 항공업무를 개선, 운행할 목적으로 상기 협약을 보충하는 협정을 체결하기를 희망하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조

정 의

본 맥상 달리 해석되는 경우를 제외하고 이 협정의 목적상,

가. "협약"이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국 제민간항공협약을 의미하며, 또한 협약 제 90조에 따라 채택된 부속서와 협약 제 90조 및 제 94조에 따른 부속서 또는 협약의 개정으로서 동 부속서 및 개정이 요력을 발생하였거나 또는 양 제약당사국에 의하여 비준된 경우에는 이를 포함한다.

나. "항공 당국"이라 함은 영국의 경우에는 상무장관과 동 장관에 의하여 현재 행사되는 기능 또는 이와 유사한 기능을 수행하는 권한을 부여받은 개인 또는 기관을 의미하며 대한민국의 경우에는 교통부장관과 동 장관에 의하여 현재 행사되는 기능 또는 이와 유사한 기능을 수행하는 권한을 부여받은 개인 또는 기관을 의미한다.

다. "지정항공사"라 함은 이 협정 제 4조에 따라 지정되고 허가된 항공사를 의미한다.

라. 국가와 관련하여 "영역"이라 함은 협약 제 2조에서 정한 의미를 가진다.

마. "항공업무", "국제항공업무", "항공사" 및 "비운수목적착륙"이라 함은 협약 제 96조에서 각기 정한 의미를 가진다.

바. "운임"이라 함은

- (1) 정기 국제항공운송상 여객과 여객의 수하물의 수송에 대하여 항공사가 부과하는 여객운임과 또한 그러한 여객운임에 대한 조건
- (2) 정기 국제항공운송상 화물(우편물 제외)의 수송에 대하여 항공사가 부과하는 화물운임율과 또한 그러한 화물운임율에 대한 조건
- (3) 정기 국제항공운송상 운송대리점에서 판매한 항공권 또는 운송대리점에서 작성한 항공운송장에 관하여 항공사가 대리점에 지불하는 수수료율과 또한 그러한 수수료율에 대한 조건

항공기 운항계절, 요일 또는 시간, 여행방향 또는 기타 요인에 따라 여객운임, 화물운임율 또는 수수료율이 다를 경우에는 각각 다른 여객운임, 화물운임율 또는 수수료율은 각기 관련조건과 함께 관계 항공당국에의 등록여부에 관계없이 별개의 운임으로 간주된다.

사. "이 협정"이라 함은 이 협정의 부속서 및 개정사항을 포함한다.

제 2 조
시카고 협약의 적용

이 협정의 규정은 동 규정이 국제항공업무에 적용되는 한 협약의 규정에 따른다.

제 3 조
제권리의 부여

1. 각 계약당사국은 각자의 정기 국제항공업무와 관련하여 다음의 권리를 타방 계약당사국에 부여한다.

가. 타방 계약당사국 영역을 무착륙 비행할 권리

나. 비운수목적으로 동 영역에 착륙할 권리

2. 각 계약당사국은 타방 계약당사국에 이 협정에 부속된 노선 구조상에 명시되어 있는 노선에서의 정기 국제항공업무를 개설할 목적으로 이 협정에 명시된 권리를 부여한다. 동 항공업무와 노선은 이후 각각 "합의된 업무" 및 "특정노선"이라 한다. 특정노선상 합의된 업무를 운항함에 있어서 각 계약당사국의 지정항공사는 본조 제 1항에 명시된 권리에 추가하여 여객 및 우편물을 포함한 화물을 적재하고 하륙할 목적으로 타방 계약당사국의 영역에서 이 협정 부포의 노선상 명시된 지점에 착륙할 권리를 향유한다.

3. 본조 제 2항의 어떠한 규정도 전세 또는 유료로 운송되고 또한 타방 계약당사국 영역내의 다른 지점을 목적으로 하는 여객과 우편물을 포함한 화물을 타방 계약당사국의 영역내에서 적재하는 특권을 일방 계약당사국의 지정항공사에 부여하는 것으로 간주되지 아니한다.

제 4 조

항공사의 지정

1. 각 계약당사국은 특정노선상의 합의된 업무를 수행할 목적으로 타방 계약당사국에 대하여 서면으로 2개 이내의 항공사를 지정하는 권리를 가진다.

2. 동 지정을 받은 후에 타방 계약당사국은 본조 제 3항 및 제 4항의 제규정에 따를 것을 조건으로 하여 동 지정항공사에 대하여 지체없이 적절한 운행허가를 부여한다.

3. 일방 계약당사국의 항공당국은 타방 계약당사국의 지정항공사에 대하여 국제항공업무의 수행에 있어서 협약의 제규정에 준거하여 항공당국에 의하여 정상적으로 또한 합리적으로 적용되는 법령에 따라 규정된 조건을 이행할 자격이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

4. 각 계약당사국은 지정항공사의 실질적 소유권과 실효적 관리권이 동 항공사를 지정하는 계약당사국 또는 그 국민에게 속하고 있음을 입증하지 못하는 경우에 본조 제 2항에 언급된 운행허가의 부여를 거부하거나 이 협정 제 3조에 명시된 권리의 행사에 필요하다고 간주되는 조건을 부여하는 권리를 가진다.

5. 이렇게 지정되고 허가된 항공사는 운행되어지는 동 항공업무에 관하여 이 협정 제 8조의 규정에 따라 정해진 요금의 유효한 경우에는 언제든지 합의된 업무의 수행을 개시할 수 있다.

제 5 조

운행허가의 취소 또는 정지

1. 각 계약당사국은 다음의 각 경우에 운행허가를 취소하거나 타방 계약당사국의 지정항공사에 의한 이 협정 제 3조에 명시된 권리의 행사를 정지하거나 또는 그러한 권리의 행사에 필요하다고 간주 되는 조건을 부과하는 권리를 가진다.

가. 동 항공사의 실질적 소유권과 실효적 관리권이 그 항공사를 지정하는 계약당사국 또는 그 계약당사국의 국민에게 속하고 있음을 입증하지 못하는 경우 또는

나. 동 항공사가 그러한 권리를 부여하는 계약당사국의 법령을 준수하지 아니하는 경우 또는

다. 동 항공사가 이 협정에 규정된 조건에 따라 운행하지 아니하는 경우

2. 본조의 제 1항에서 언급된 즉각적인 취소 정지 또는 조건부과가 그 이상의 법령침해를 방지하기 위하여 긴급하지 아니하다면, 동 권리는 타방 계약당사국과 협의를 거친 후에만 행사될 수 있다.

제 6 조

장비, 연료와 비품 등에 대한 면세

1. 어느 일방 계약당사국의 지정항공사에 의하여 국제항공업무에 운행되는 항공기 및 동 항공기상에 적재되는 정규장비, 예비부속품, 연료와 운할유의 공급품 및 항공기 비품(식품, 음료 및 담배포함)은 타방 계약당사국의 영역에 도착시 모든 관세, 검사 수수료 및 기타 유사한

부과금이 면제된다. 단, 여사한 장비와 공급품은 재반출시까지 계속 항공기에 적재되어야 하거나 또는 동 계약당사국의 영역상에서 행해지는 여정의 일부에 사용되는 경우이어야 한다.

2. 또한 제공된 서비스에 근거한 요금은 제외하고, 본조 제 1항에서 언급된 관세, 수수료와 부과금은 다음의 경우에 면제된다.

가. 일방 계약당사국의 영역에 반입되거나 공급되며 타방 계약당사국 지정항공사의 국제항공업무에 종사하는 출국항공기의 사용을 위하여 적정한 범위내에서 탑재된 항공기 부품

나. 타방 계약당사국 지정항공사의 국제항공업무에 사용되는 항공기의 정비 또는 수리를 위하여 일방 계약당사국의 영역내에 반입된 엔진을 포함한 예비부속품

다. 타방 계약당사국 지정항공사의 국제항공업무에 종사하는 항공기에 사용할 목적으로 일방 계약당사국 영역내에 반입되거나 공급된 연료, 윤활유 및 소모성 기술공급품. 이들 공급품은 항공기상에 적재되어 동 계약당사국의 영역상에서 행해지는 여정의 일부에 사용되는 경우도 포함됨.

3. 본조 제 1항 및 제 2항에 언급된 장비 및 공급품은 관계당국의 감독 또는 통제하에 둘 것을 요구할 수 있다.

4. 일방 계약당사국의 항공기상에 보유하고 있는 물자와 공급품과 정규 항공장비는 타방 계약당사국의 영역내에서 동 영역 세관당국의 승인하에 하륙할 수 있다. 이러한 경우 동 물품은 재반출시까지 또는 세관규정에 따라 달리 처분될 때까지 전기 세관당국의 감시하에 둘 수 있다.

제 7 조

합의된 업무의 운영원칙

1. 양 계약당사국의 지정항공사에게 그들 각자 영역간의 특정노선상 합의된 업무를 수행하기 위한 긍정하고 동등한 기회가 부여되어야 한다.

2. 합의된 업무를 운영하는데 있어 각 계약당사국의 항공사는 타방 계약당사국의 항공사가 동일한 노선의 전부 또는 일부에서 행하는 업무에 부당한 영향을 주지 않도록 동 타방 계약당사국 항공사의 이익을 고려하여야 한다.

3. 계약당사국의 지정항공에 의하여 제공되는 합의된 업무는 특정 노선에서의 수송에 대한 일반의 요구와 밀접한 관계를 유지하여야 하며 항공사를 지정한 계약당사국의 영역을 출발지점 또는 목적지점으로 하는 여객 및 우편물을 포함한 화물의 운송을 위하여 현행 및 합리적으로 예상되는 수요량을 수송하는데 적합한 수송력을 합리적인 적재율로 공급하는 것을 일차적 목표로 삼는다. 항공사를 지정한 국가이외의 기타국가 영역내 특정노선상의 제지점에서 적재 및 하역되는 여객과 우편물을 포함한 화물의 운송에 대한 규정은, 수송력이 다음 사항에 관련되어 있는 일반원칙에 따라 제정되어야 한다.

가. 항공사를 지정한 계약당사국의 영역을 목적지와 출발지로 하는 고통량의 소요

나. 합의된 업무가 통과하는 지역이 속해있는 국가의 항공사에 의하여 확립된 타항공 수송업무를 고려한 그 지역 고통량의 소요 및

다. 통과 항공사 운영의 소요

제 8 조 :

운 임

1. 일방 계약당사국의 지정항공사가 타방 계약당사국의 영역을 목적지 또는 출발지로 하는 운송에 대하여 부과하는 운임은 은행비, 적정이윤, 타 항공사의 운임을 포함한 모든 관련요소를 적절하게 고려하여 적정만 수준에서 설정되어야 한다.
2. 본조 제 1항에서 언급된 운임은 가능하면 노선의 전부 또는 일부를 운행하는 타 항공사와의 협의회 양 계약당사국의 관련 지정항공사에 의하여 합의되어야 한다.
3. 합의된 운임은 동 운임의 시행예정일보다 최소 90일전에 양 계약당사국의 항공당국의 승인을 받기 위하여 제출되어야 한다. 특별한 경우에 이 기간은 양 항공당국의 합의에 따라 단축될 수 있다.
4. 동 승인은 명시적으로 부여될 수 있으며, 만일 어느 항공당국도 본조 제 3항에 따른 제출일자로부터 30일 이내에 불승인을 표명하지 않으면 이 운임은 승인된 것으로 간주된다. 제 3항에 규정된 제출기간 단축의 경우에는 항공당국은 불승인 통고기간이 30일 이내로 됨에 합의할 수 있다.
5. 본조 제 2항에 따라 운임을 합의하지 못하거나 본조 제 4항에 따른 기간동안에 일방 항공당국이 타방 항공당국에 본조 제 2항 규정에 따라 합의된 운임의 불승인을 통보하는 경우 양 계약당사국 항공당국은 유용한 권고를 줄 수 있다고 간주되는 타국의 항공당국과 협의회 상호합의로 운임을 결정하도록 노력한다.
6. 항공당국이 본조 제 3항에 따라 제출된 운임 또는 본조 제 5항에 의한 운임결정에 합의하지 못하는 경우에는 그러한 분쟁은 이 협정 제 13조의 규정에 따라 해결한다.

7. 본조 제 8항을 조건으로 본조 제규정에 따라 설정된 운임은 새로운 임이 설정될 때까지 유효하다.

8. 다음 경우에 운임은 본조 제 7항에 의하여 연장하지 못한다.

가. 운임 종료일자가 있는 경우 동 종료일로부터 12개월이상 지났을 경우

나. 운임 종료일자가 없는 경우 일방 또는 쌍방의 계약당사국의 지정항공사가 계약당사국의 항공당국에 서면으로 새로운 운임을 제의한 일자로부터 12개월 이상이 지났을 경우

제 9 조

통계자료의 제공

일방 계약당사국의 항공당국은 타방 계약당사국의 항공당국이 요청하면 자국의 지정항공사가 합의된 업무에 관하여 제공하는 수송력을 검토할 목적으로 적절히 요구되는 정기 또는 기타 통계자료를 타방 계약당사국의 항공당국에 제공한다. 그러한 자료에는 합의된 업무에 관하여 동 항공사에 의하여 수송되는 고동량 및 그러한 운송의 출발지점과 목적지점을 정하는 데 요구되는 모든 정보를 포함한다.

제 10 조

수익금 송금

각 계약당사국은 타방 계약당사국의 지정항공사에 대하여 일방 계약당사국의 영역내에서 획득한 수입중에서 지출에 대한 초과분을 당해본사에 송금할 권리를 부여한다. 그러나 이 경우의 송금절차는 수입이 발생한 영역내 계약당사국의 외환법령에 따라야 한다.

제 11 조

항공사 대표

일방 계약당사국의 지정항공사는, 타방 계약당사국의 입국, 거주 및 고용에 관한 법령에 따라 항공업무에 필요한 동 항공사의 경영, 기술, 운항 및 기타 전문직원을 타방 계약당사국의 영역내에 입국, 체류시킬 수 있다.

제 12 조

협 의

1. 기밀한 협조정신으로 계약당사국의 항공 당국은 이 협정의 규정시행 및 만족한 준수를 보장하기 위하여 수시로 상호 협의하고 필요시 개정을 제시하기 위하여 협의한다.

2. 일방 계약당사국의 협의를 요청할 수 있으며, 양 계약당사국이 기간연장에 합의하지 않는 한 협의는 서면요청을 접수한 날로부터 60일 기간내에 시작된다.

제 13 조

분쟁의 해결

1. 이 협정의 해석 또는 적용에 관하여 계약당사국 간에 분쟁이 야기되는 경우에 계약당사국은 우선 고섭에 의하여 이를 해결하도록 노력하여야 한다.

제 15 조

종 료

일방 계약당사국은 언제든지 타방 계약당사국에 이 협정의 종료 결정을 통고할 수 있다. 동 통고는 동시에 국제민간항공기구에 전달된다. 이 경우, 이 협정은 종료통고가 기간만료 전에 합의에 의하여 철회되지 아니하는 한 타방 계약당사국에 의한 통고의 접수일로부터 12개월 후에 종료된다. 타방 계약당사국에 의한 접수확인이 없는 경우에 동 통고는 국제민간항공기구가 동 통고를 접수한 때로부터 14일 후에 접수된 것으로 간주된다.

제 16 조

발 호

1. 이 협정은 서명일자에 발효한다.
2. 이 협정과 제 14조에 의한 각서교환은 국제민간항공기구에 등록된다.

이상의 증거로 하기 서명자는 각자의 정부로부터 정당이 권한을
위임받아 이 협정에 서명하였다.

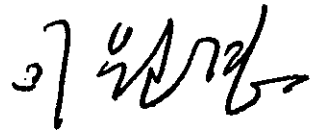
1984 년 3 월 5 일 서울 에서 동등이
정본인 영어와 한국어로 각 2부를 작성하였다.

영국 정부를 위하여

대한민국 정부를 위하여



[PAUL CHANNON]



[LEE WON KYUNG]

영국측 노선

영국의 지정항공사 또는 항공사들에 의하여 운행되는 노선

노선 1: 영국내 제지점-중간 제지점-서울-이원 제지점

노선 2: 홍콩-대만내 1개지점-서울

주:

- 가. 노선은 각 방향으로 운행될 수 있다.
- 나. 영국의 지정항공사 또는 항공사들은 동 노선상의 합의된 업무가 영국영역내의 1개지점에서 개시되는 경우 일부 또는 전체비행에서 상기 지점중 어느지점을 생략할 수 있다.
- 다. 때때로 계약당사국의 항공당국간에 합의된 경우를 제외하고는 노선 1에서 어떠한 운수도 중간지점에서 탑승하여 서울에서 하륙하거나 또는 이원지점에 하륙하기 위하여 서울에서 탑승할 수 없으며 또 그 반대로도 할 수 없다. 이러한 제한은 또한 모든 기착운수 형태에도 적용된다.

대한민국의 지정항공사 또는 항공사들에 의하여 운행되는 노선

노선 1: 한국내 제지점-중간 제지점-런던-이원 제지점

노선 2: 서울-대만내 1개지점-홍콩

주:

가. 노선은 각방향으로 운행될 수 있다.

나. 대한민국의 지정항공사 또는 항공사들은 동 노선상의 합의된 업무가 대한민국 영역내의 1개지점에서 개시되는 경우

일부 또는 전체비행에서 상기 지점중 어느 지점을 생략할 수 있다.

다. 노선 1에서 어떠한 운수도 중간지점에서 탑승하여 런던에서 하륙하거나 또는 이원지점에 하륙하기 위하여 런던에서

탑승할 수 없으며 또한 그 반대로도 할 수 없다. 때때로

계약당사국 의 항공 당국 간에 합의된 경우를 제외하고는

어떠한 운수도 홍콩에서 탑승하거나 하륙할 수 없다.

이러한 제한은 또한 모든 기착운수 형태에도 적용된다.