

韓·美航空協定の 問題點과 改善方向

洪 淳 吉*

目 次

- I. 序 言
- II. 韓美航空協定の 歴史的 背景과 經過
 - (1) 美國의 國際航空政策
 - (2) 韓美航空協定の 經過
- III. 韓美航空協定の 問題(不平等內容)
 - (1) 指定航空社制 運營
 - (2) 路線構造
 - (3) 料金 및 運航回數 設定
- IV. 韓美間 主要航空懸案問題
 - (1) 1980年 諒解覺書 發效問題
 - (2) 營業上 不便事項(Doing Business Issues) 解決
- V. 結論—韓美航空協定の 不平等 改善 方向

I. 序 言

最近 韓美通商關係에 있어서 美通商法 第301條에 의한 빈번한 보복과 美國側의 加重되는 輸入開放 압력으로 한국국민의 傳統的인 對美 友好觀, 에 큰 변화가 일고 있음을 우려하는 사람이 많다. 韓美行政協定과 마찬가지로 韓美航空協定도 不平等하고 差別的이라 하여 여러 차례 改正交渉을 試圖했었으나 그 不平等은 별로 改善되지 못한 상태이다.

航空關係에 있어서 美國側은 유나이티드, 노스웨스트, 후타잉타이거, 델타 등 世界的인 4개 항공사들이 美國內 어느 地點으로부터 어느 中間地點을 經유해서 한국내 어느 地點으로 취항할 수 있으며 또 어느 地點으로든지 以遠(beyond)운항할 수 있는데 反하여 韓國側은 現在 1個航空社가 日本만 經유하여 美國內 3個地點(뉴욕, 로스앤젤레스 및 호놀룰루)에만 취항할 수 있으며 第3國으로 以遠할 수 없는 制限된 노선권으로 운항하는 實情

* 韓國航空大學 敎授·政治學博士, 韓國航空法學會 理事

은 明白히 不平等한 關係다(韓美航空協定 附表스케줄 參照). 이러한 不平等關係를 改善하기 위하여 韓國政府와 航空社代表들이 오랫동안 交渉을 시도 했었으나 그 不平等한 關係는 改善되지 못한채 美國은 一方的으로 美國航空社들이 韓國內 營業條件改善을 위해 韓國의 國內法을 고치도록 壓力을 加重하고 있으니 이러한 內容을 잘아는 韓國航空人들의 失望과 좌절에서 한 걸음 더 나아가 傳統的인 對美友好觀에 손상을 미칠지도 모른다.

周知하는 바와 같이 東西긴장 완화와 北方關係改善으로 韓國의 民航空도 中전에 東과 南의 180도 方向에서 360도 全方位航空時代를 目前에 두고 있으며 특히 成功的인 올림픽開催 以後에 많은 外國觀光客이 몰려와 1988年엔 史上 처음으로 200萬을 돌파한 220여만명을 기록하였으며 아울러 內國人的 觀光完全自由化로 많은 自體航空需要를 창출하고 있어 韓國의 觀光地理的 價値나 市場性的 價値는 새로운 次元으로 向上되었다. 이를 證明이나 하듯 1970年代까지는 10餘個의 外國航空社만이 韓國에 就航하였는데 現在는 美國의 UNITED를 비롯하여 BRITISH AIRWAYS, AIR FRANCE, LUFTHANSA, KLM, SWISSAIR, SAUDIA, 日本航空(JAL), 싱가폴航空 등 世界的인 20餘 外國航空社가 서울에 就航하고 있으며 AMERICAN과 호주의 QANTAS 및 朝鮮의 AEROFLOT 등이 韓國市場의 就航을 希望하고 있어 한국은 實로 世界民航空의 새로운 中心地化 可能性과 興件이 짙어 보인다.

이러한 狀況에서 今年中 開催 豫想되는 韓美航空會談을 앞두고 美國의 國際航空政策과 韓美航空關係를 再照明하여 不平等關係改善을 위한 意見을 개진하고 強調하는 것이 國益을 위하거나 韓美關係友好增進을 위해서도 바람직하다고 사료된다.

II. 韓美航空協定の 歷史的 背景과 經過

韓美航空協定の 歷史的 背景과 經過를 說明하기 前에 韓美航空協定の 當事者이며 世界民航空發達과 秩序維持에 가장 重要하고 영향력있는 國家(ACTOR)인 美國의 國際航空政策을 概觀하는 것이 本論文의 說明과 理

解에 도움이 될 것으로 사료되어 이를 간단히 살펴 보겠다.

(1) 美國의 國際航空政策

(가) 2次大戰 以前

2次大戰 以前 國際航空市場은 美國의 PAN AMERICAN 과 소수의 구라과 航空社에 의하여 獨占되었다. 운항형태는 다소 다르지만 다같이 植民地나 經濟的 영향권의 地域에 소속국가의 對外政策에 따라 國家의 支援下에 운항되었었다. 靑암의 南美諸國취항은 당시 美洲地域國家間에 체결된 國際航空協約인 하바나協定덕으로 쉽게 진출했다. 初期에 靑암은 航空輸送이 南美에 絶對 必要하고 또한 美國의 南美貿易量이 구라과 國家들보다 상대적으로 적다는 點에 關心을 갖고 적극적으로 進出하였다.

美國政府는 靑암의 南美運航에 대한 經濟的·軍事的 價値를 認定하고 運航擴張에 우편물 輸送契約 등 적극적인 지원을 아끼지 않았다. 靑암은 미국정부의 指定된 單一國際線航空社(Chosen Instrument)로서 南美에 적극 進出하여 파나마運河보호와 南美에서 구라과 競爭國들의 活動에 대한 정보를 政府에 제공했다. 靑암은 더 나아가서 美國과 南美間의 무역을 촉진하고 發展시키는데 공헌하였다. 靑암은 공항 등 運航施設이 없는 地域은 공항을 건설하면서 就航하기 始作했다. 政府를 대신해서 노선권을 교섭하는 과정에서 自國機에 의한 운항을 主張하는 外國의 경우엔 그 나라 國籍航空社를 사들여 운항하기도 하였다(멕시코와 알제틴의 경우). 이처럼 靑암은 2次大戰 前까지는 美國의 單一國際航空社로서 美國의 保護와 支援下에 큰 저항없이 南美市場을 석권 운항擴張하여 많은 利益을 얻음은 물론, 國家政策에 기여할 수 있었다.

(나) 2次大戰 以後

美國의 2次大戰 以後의 國際航空政策의 근간은 航空社間 自由競爭保障과 航空市場開放政策(Open Sky Policy)이라고 볼 수 있다. 美國은 다른 國家에 比하여 競爭力이 強하고 生産性이 높은 強力한 多數의 航空社를 保有할 수 있었다. 우선 풍부한 天然資源에서 오는 거대한 資本力, 廣大한 國內市場 및 航空機材 등으로 歐洲 諸國의 航空社들 보다 훨씬 높은 生産

성과 競爭力를 제공해 주었기 때문이다.

1944年 戰後 世界航空秩序를 확립하기 위한 시카고會議에서 戰爭의 피해가 적었던 美國과 피해가 컸던 他國과는 企業競爭力의 差가 현저했다. 美國의 open sky 政策에 대해 英國을 代表로 한 많은 國家가 反對했다. 反對한 國家로서는 國際航空運送에서 얻을 수 있는 이익을 당연히 自國國籍 機를 위하여 확보해 두지 않으면 안되었다. 따라서 美國이 主張한 多國間 制限없는 ‘國際航空運送協定’은 成立되지 못하였으며 領空通過(第1의 自由)와 技術着陸(第2의 自由)만 交換하는 ‘國際航空業務通過協定’만이 多國 家間 條約으로 체결되었다.

‘國際航空運送協定’이 成立되지 않았기 때문에 定期國際航空業務를 담당하는 航空社數, 運航하는 特定路線, 輸送力(Capacity), 運賃에 대한 原則을 定하는 航空協定을 當事國間 個別的으로 체결할 必要가 있었다. 이를 위해 1946年에 버뮤다에서 美國과 英國間 체결된 航空協定이 ‘버뮤다協定’이며 이는 向後 各國의 航空協定체결에 많은 참고가 되었다. ‘버뮤다協定’에서 美國은 원하는 만큼 open sky policy 와 自由競爭原則을 反映하진 못 하였으나 輸送力(Capacity)은 事後審査主義(ex post facto review)를 채택하고 就航航空社數를 복수로 하여 어느 정도 뜻을 이루었다.

英國은 30年 뒤인 1976年 協定을 폐기通告한 후 供給력과 航空社 數도 事前에 規制할 것과 路線權도 英國側에 一部 양보할 것을 強力히 要求하고 1年間 交渉끝에 英國側의 뜻을 어느 정도 反映한 ‘버뮤다Ⅱ’를 체결하는데 成功하였다.

(다) 國際航空運送競爭法制定

美國은 世界유수의 航空企業을 갖고 있으며 戰後 계속하여 世界航空輸送을 이끌어 왔다. 그러나 그 相對的 地位는 점차로 低下하여 온 것이 事實이다. 第2次大戰 직후의 美國은 그 絶對적인 政治的·經濟的 우위를 배경으로 하여 美國에 有利한 航空協定을 世界各國과 체결하여 1947년에는 世界의 國際線航空市場에서 50% 以上の 實績을 과시했다. 그러나 그후 歐洲, 아시아, 라틴아메리카 등 諸外國의 航空企業이 急速하게 成長함에 따라 美國의 占有率은 계속 低下되어 25% 정도에도 못미치게 되었다. 한편

日本, 英國, 프랑스, 伊太利 등 여러 나라는 經濟的 地位向上에 따라 美國과의 航空協定上의 不平等 시정과 航空秩序의 재구축을 要求하게 되었고 美國은 以上과 같은 世界의 動向을 가만히 묵과할 수 없어서 1980年 2월 15일 카터大統統의 署名에 의해서 「國際航空運送競爭法」을 發效시켰다.

이 法律은 國際航空運送에 있어서 競爭을 촉진하고 美國航空企業에 보다 큰 機會를 제공하는 美國의 國際航空交涉政策을 展開하기 위한 目標을 設定하는 것을 目的으로 美國航空聯邦法을 개정한 것이다. 이것은 美國內線에 있어서 規制緩化를 시킨 航空企業規制緩化法(Airline Deregulation Act of 1978)의 國際線擴張이라 할 수 있다. 美國은 기득권익의 基반위에 서서 一方의인 航空自由化政策을 다시 強化하는데 力點을 두고 있어서 本來 國際的 協調에 기초를 두고 運營해야 할 國際航空運送에 큰 問題를 야기시켰다.

同 競爭法의 主要內容은 ① 國際線免許基準의 緩化(Multiple Permissive Awards), ② 표준국제선運賃水準의 設定(Standard Foreign Fare Level), ③ 外國航空社에 대한 보복조치의 強化, ④ 航空交涉政策의 目標 등이다. 특히 ③項은 무역의 경우 通商法 第301條처럼 美國企業이 外國政府 또는 外國航空企業에 의해 反競爭의인 效果를 가져오는 不當한 제한, 差別을 받는다 고 판단될 경우에는 美政府가 그 相對國의 航空社에 대하여 보복조치를 할 수 있는 權限을 부여하는 것이며, ④項의 交涉目標로써는 첫째 多數企業의 市場進出(競爭強化), 둘째, 運賃決定의 自由化, 셋째, 運航 및 營業活動에 대한 制限의 철폐, 넷째, 不定期運航에 대한 規制의 축소, 다섯째, 不公正한 競爭行爲의 배제, 여섯째, 美國航空社와 大衆(Public Travellers)이 同等한 權益을 획득할 경우에 外國航空社에 대하여 새로운 美國 就航地點을 부여한다 등이다.

(2) 韓美航空協定の 經過

韓美航空協定の 不平等의 始發은 1949年에 체결된 한미잠정운수協定에서 그 由來를 찾아 볼 수 있다. 1949年 6月 24日에 체결된 韓美잠정운수協定은 美軍政下에서 駐韓美軍이 美航空社에 부여한 輸送權을 合法化하

기 위한 잠정협정으로 美航空社의 一方的인 權利를 부여하는 內容이었다. 다시 말해서 韓國側의 權利는 言及도 되지 않은 不合理한 協定이다.

1953年 12月 韓國은 잠정협정의 不合理한 條項을 施正하여 互惠的인 關係를 改善코자 정식 항공협정체결을 제의하였다. 그 당시 韓國은 6·25 動亂 以後 災害복구를 美國에 全的으로 依存하고 있던 狀況이어서 美國側으로부터 냉담한 反應을 받았으나 끈질긴 交渉 끝에 4年만인 1957年 4月 正式航空協定을 체결케 되었다. 이 協定에서 韓國은 ‘한국내 諸地點—中間諸地點—알라스카와 씨애틀’을, 美國은 ‘美國內諸地—中間諸地點—서울 및 以遠諸地點’의 路線權을 서로 交換하였다. 그러나 韓國은 當時 韓日間 國交가 없는 상태여서 路線구조상 中間諸地點이 되어야 하는 日本에 寄着할 수 없는 데다 美國에는 서울 經유 東南亞路線 등을 開設할 수 있는 서울 以遠權을 許容케 되어 잠정協定上의 不均衡상태를 免치 못했다.

韓國은 1969年 民營航空社로서 正式 出凡한 大韓航空의 美國취항에 대비하고 기존協定上 路線구조의 不均衡을 是正하기 위하여 1970年 2月 航空會談에서 實利가 적은 北太平洋路線을 中部太平洋路線으로 변경하고 美國內 追加地點을 美側에 要請했으나 美國內 運航地點으로서 ‘알라스카 및 씨애틀’을 ‘호놀룰루 및 로스앤젤레스’로 변경하는데 그쳤으며 이러한 內容을 1971年 3月 兩國政府의 覺書交換으로 發效시켰다, 韓國은 1972年 6月과 1973年 12月에 各各 開催된 航空會談에서 美國內 追加路線權을 要求했으나 美國側의 反對로 成果를 얻지 못했다.

1978年 9月 開催된 航空會談에서 앞에서 說明한 美國側의 新航空政策을 수용하는 代價로 韓國은 기존美國內 運航地點인 호놀룰루 및 로스앤젤레스에 뉴욕을 追加하는 ‘諒解覺書’ (Memorandum of Understanding)에 合意 署名했다. 그러나 이 양해각서는 6個月이 지난 1979年 3月에 美航空社의 地上自體조업을 保障하며 이를 위한 專用貨物廳舍를 金浦空港안에 韓國政府 또는 美航空社가 2年內에 完工할 것을 明示하는 부속서한을 韓國政府가 追加로 修交하고서야 發效되었다.

韓美航空協定上 不平等을 是正하기 위한 航空會談이 1980年 4月 開催되었다. 이 會談에서 兩國政府代表는 1978年 부속서한에 明示된 美航空社를

위한 화물청사건립세부조건을 定하고 路線權의 不均衡을 是正키 爲해서 韓國側에 ‘시카고, 오클랜드, 앵커리지 및 美國以遠 歐洲內 1 個地點’의 路線權부여를 主要內容으로 하는 양해각서에 合意 署名하였으나 그 後에 美國側의 反對로 現在까지 發效되지 못하고 있는 상태에서 오히려 美國側은 40 餘가지의 韓國內에서 美國航空社들의 營業上 不便事項(doing business issues)解決을 要求하고 있는 實情이다. 다음엔 韓美航空協定の 問題點(不平等內容)을 좀 더 자세히 具體的으로 살펴보기로 하겠다.

Ⅲ. 韓美航空協定の 問題(不平等 內容)

韓美航空協定은 運航上 機會의 均等(fair and equal opportunity)도모를 基本原則으로 하고 있다(8條). 이러한 基本原則이 實現되기 爲해서는 兩國航空社가 自由롭게 競爭할 수 있도록 公平한 運航機會의 保障이 必要하며 運航航空社數, 運航路線에서 實質的인 機會均 등이 유지되어야 함에도 不拘하고 다음과 같은 諸 問題가 內在하고 있다.

(1) 指定航究社制 運營

現 韓美航空協定은 美國側의 主張을 받아들여 相對方國家에 運航할 自國航空社를 指定하는 데에 制限을 두지 않는 複數航空社制를 채택하고 있으나(3條) 運航航空社數에서 어느 정도 均衡을 유지하여 航空協定の 基本原則인 公正하고 均等한 運航機會를 보장할 수 있도록 해야 할 것이다. 美國側은 1947年 9月 Northwest 航空이 1969年 11月에는 Flying Tiger 航空이 韓國에 運航을 開始한 以來 1971年 4月 大韓航空이 美國에 初 就航할 때까지 20 餘年間 韓美航空市場을 100% 獨占지배해온 이 두 航空社外에도 1981年 2月에 韓國취항을 希望하는 14 個美航空社들에게 韓國취항을 許可하였다.

이에 따라 1983年 6月에 韓國에 運航하기 始作한 PAN AM 航空의 太平洋路線을 매입한 United 航空이 1986年 2月부터, 그리고 1987年 12月부터 Delta 航空이 運航을 開始함으로써 韓國航空社는 4 個美國航空社들과

競争을 해야하는 立場이며, 또 American Airlines 등을 포함한 美國의 超大型 航空社들의 韓國就航이 豫想되므로 앞으로는 1 대 5, 1 대 6으로 競争해야 하는 實情이다.

(2) 路線構造

兩國 航空社들에게 가장 重要的 路線權을 比較해 보면 美國航空社は 美國의 모든 도시로부터 中間都市를 選擇경유하여 韓國에 運航할 수 있고, 다시 韓國을 以遠하여 어떤 도시로도 運航이 可能한 反面 韓國航空社의 美國內 運航都市는 3個도시로만 묶여있다. 이러한 不均衡으로 現在 韓國航空社は 美國內 호놀룰루, 로스앤젤레스, 뉴욕 3개도시만을 運航하고 있으나 Northwest, Flying Tiger, Delta, United 航空 등 美國航空社들은 방대한 美國內 路線網을 利用하여 10餘個 韓國運航 關門都市(gateway)를 中心으로 美國內 全域을 培養路線(feeder line)으로 연결 運航함으로써 韓國航空社와의 競争에서 絶對적으로 有利한 位置를 占하고 있다.

즉, Northwest 航空은 시애틀 등 8個도시를 韓國運航 關門都市로하여 68個 도시를 支線으로 연결 運航하고 있으며, United 航空은 샌프란시스코 등 數個 關門都市를 中心으로 하여 덴버 등 150個 도시를 연결 運航하고 있으며, Flying Tiger 航空은 뉴욕 등 5個 關門都市를 中心으로 하여 캔사스시티 등 34個도시를 支線으로 연결 運航하고 있다. 이에 追加하여 87年 12月부터 Delta 航空이 波特랜드 및 아트란타를 中心으로 하여 마이아미 등 112個都市를 支線으로 韓國을 연결 運航하게 되었다.

(3) 料金 및 運航回數 설정

路線權上 不均衡때문에 韓國항공사는 航空協定上 주어진 競争機會의 利用에서도 美國航空社들보다 不利한 立場에 놓여있다. 첫째, 美國航空社들은 各社의 韓國運航關門都市를 中心으로 미국의 많은 都市를 自社路線으로 連結運航할 수 있으므로 韓國航空社보다 더 便利하고 有利한 運送서비스를 提供할 수 있다. 둘째, 航空協定上 兩國航空社は 相對國政府의 規制 없이 自律적으로 運賃을 設定할 수 있도록 美側의 要請으로 수정하였다

(韓美航空協定 第8條 및 改正內容). 그런데 美國航空社들은 美國의 많은 都市들을 自社路線으로 連結運送이 可能하여 韓國과 美國의 大部分의 都市間의 運賃을 任意로 設定할 수 있는데 反해 韓國航空社는 美國內 3個都市까지만 運航할 수 있고 그 以外의 美國內地點은 美國航空社들에 連結시키면서 美國航空社들이 임의로 높게 設定한 運賃을 그들에게 支拂해야 되기 때문에 價格競爭에서도 美國航空社들보다 不利한 立場에 있다. 셋째, 航空協定上 兩國航空社 共히 無制限의 供給(Capacity)을 供給할 수 있다. 이에 따라 美國航空社들은 美國內 여러 都市로부터 制限없이 中間地點을 經유하여 韓國을 運航하고 以遠權을 行使할 수 있기 때문에 더 광범위하고 다양성있는 市場을 카버(Cover)할 수 있으므로 運航回數의 增加가 無制限으로 容易한 反面 韓國航空社는 美國內 3個都市만을 운항하기때문에 運航回數增加에 限界가 있다.

(4) 美國의 差別待遇

韓國이 아시아 國家에서는 最初로 美國의 新航空政策을 受容함으로써 여러 아시아 國家에 美國의 新航空政策의 전과가 可能하게 됐음에도 不拘하고 美國이 아시아 諸國에 航空協定上 부여한 路線權을 比較할 때 韓國에 대한 差別待遇는 明白하고 극심하다.

- ① 日本 : 美國內 10個地點 및 以遠諸地點
- ② 대만 : 美國內 7個地點 및 以遠 2個地點
- ③ 싱가포르 : 美國內 6個地點 및 以遠諸地點
- ④ 필리핀 : 美國內 11個地點 및 以遠諸地點
- ⑤ 泰國 : 美國內 6個地點 및 以遠諸地點
- ⑥ 韓國 : 美國內 3個地點

더욱이 韓國이 아시아 國家中에서 貿易 및 觀光교류面에서 日本 다음 美國의 第2파트너라는 點을 고려할 때 도저히 이해할 수 없는 差別待遇다.

(5) 不平等內容의 理論的 檢討

航空協定交渉에 있어서 가장 重要한 問題는 雙方間의 公平한 路線權交

換의 決定이다. 아직까지 統一된 科學的인 方法은 없으나 다음과 같은 네 가지 모델이 가장 많이 活用되고 있으나 어느 한가지로도 充分치 못하여 混用되고 있는 實情이다. 그 첫째가 可視的 相互主義(Visual Reciprocity) 또는 重複路線主義(Double Tracking)으로서 兩側의 航空社가 같은 路線을 같은 機種으로 같은 回數 就航하는 것이다. 즉, 韓國側의 KAL이 서울과 뉴욕間을 B747로 週 7回 취항하고 美國側의 NWA가 뉴욕과 서울間을 B747로 週 7回 就航할 경우 누가 봐도 公平한 相互主義일 것이다. 供給(기종과 回數)은 그만두고라도 路線만 같아도 根本的으로 相互主義에 가깝다고 볼 수 있다. 이에서 보다 概念化(Conceptualization)된 것이 반사적 相互主義(Mirror Reciprocity)인데 한국측의 서울—동경—뉴욕—파리와 미국측의 뉴욕—동경—서울—홍콩과 같이 韓美間 兩側이 같은 路線을 交換하는데다 비슷한 價値의 以遠權(한국측엔 파리, 美國側엔 홍콩)을 交換하는 것이다.

上記 理論에 의하면 美側의 路線 ‘美國內 諸地點—中間諸地點—韓國內 諸地點—以遠諸地點’에 相應하는 韓國側路線은 ‘韓國內 諸地點—中間諸地點—美國內 諸地點—以遠諸地點’ 이어야 할텐데 實際로 ‘美國內 3個地點’에 以遠權이 없으니 不平等에 틀림없다.

둘째는 最惠國待遇原則(Most Favored Nations Approach)이다. 예를 들면 佛蘭西가 佛美關係가 西獨美關係에 못지 않다고 主張하며 Air France의 路線權을 Lufthansa 水準으로 美側에 要求하는 경우다. 兩國關係(Bilateral Relations)란 나라마다 多小 差異가 있을 수 있지만 지나치고 顯격한 差異는 差別待遇(Discrimination)로서 國際關係에서 容認되지 않는 것이 慣例다.

韓國은 아시아國家中에서 美國의 新航空政策을 가장 먼저 受容하고 이를 他아시아 國家에 傳播하는데 협조하였고, 무역 및 觀光面에서 아시아 國家中 美國의 第2 파트너임에도 不拘하고 美國이 가장 不利한 路線權을 허용하는 것은 差別待遇일 수밖에 없다.

셋째는 총력交涉作戰(Bargaining Strength Approach 또는 Exploitation Approach)으로서 한 나라가 公平한 交涉을 이루기 위해서는 國家의 모든

가능한 方法과 手段(All Possible Leverage)을 動員하여 소위 總력의교를 하는 것으로서 이러한 路線交渉은 二次大戰後 보편화 되었다. 荷蘭, 싱가포르, 포르투갈, 아이슬란드, 아일랜드 등은 戰略地理的 位置 등 航空外的인 面에서의 交渉手段을 動員하여 보다 有利한 航空路線權을 획득할 수 있었다. 過去에 韓國側도 航空機大量구입 등 美國의 商品購買條件으로 航空路線權擴張交渉을 非公式的으로 展開했었으나 美國은 항공문제는 航空分野에서의 give and take 임을 強調하고 단호히 거부하며 議會 및 言論에서 까지 이를 비난하였었다.

그런데 美國은 最近 스스로 輸出入에서의 逆調를 航空分野에 연계시켜 現路線權不均衡狀態를 견지하거나 韓國측의 路線權을 더 축소하겠다고 하니 가히 기가 막힌 일이 아닐 수 없다.

넷째는 均等한 潛在市場에의 接近方法(access to equivalent market value or potentiality)이다. 여기서 무엇이 均等한 잠재시장인가가 問題이며 논란의 餘地가 있으나 航空社間 競爭力에 큰 差異가 없다면 그 市場에 進出할 경우 公平하게 배분될 豫想收入도 均等해야 바람직하다는 것이다. 韓國側의 경우 서울—시카고 및 서울—아틀란타市場의 경우 直接進出의 機會마저 봉쇄당하고 있으므로 均等한 市場價値의 接近方法으로 보아도 不平等한 것이다. 美國은 最近 美國式統計와 計算方法에 의한 一時的인 輸送實績 및 收入이 韓國측에 不平等하지 않다고 하며 韓國側의 追加 路線權要求를 편의상 봉쇄하려고 하나 路線權交換은 長期的인 路線의 市場 잠재성(또는 價値)의 交換이므로 合當치 않은 主張이다. 美側은 1970年代 中半까지 韓國側이 輸送實績 및 收入面에서도 너무 美側이 一方的으로 우세하다고 抗議하자 美側은 路線의 價値는 잠재성이 問題이며 韓國항공사의 수송실적이나 收入이 낮은 것은 韓國항공사의 경쟁력과 경영의 問題라고 일축해 왔던 事實을 想起하면 일관성이 크게 결여된 論理의 모순이며 아이러니가 아닐 수 없다.

以上에서 理論的으로 살펴본 바와 같이 韓美關係는 航空分野에 關한 한 不平等하고 差別的이다.

IV. 韓美間 主要航空懸案問題

(1) 1980年 諒解覺書 發效問題

韓美兩國間 航空關係의 不平等을 是正하기 위해서는 航空協定上 核心要素인 路線權上 不均衡을 우선적으로 解消해야한다. 이러한 不均衡을 다소나마 是正하기 위해서는 現在까지 未發效되고 있는 1980年諒解覺書를 發效시켜 韓國航空社가 시카고, 오클랜드, 앵커리지, 美國以遠 구주노선권을 行使해야 함은 再論의 餘地가 없다. 1984年 4月, 1986年 2月, 8日, 1987年 7月에 開催된 一連의 航空會談을 通하여 韓國側은 1980年 諒解覺書上 韓國側이 措置할 諸般事項을 모두 이행하였으므로 美國側도 義務事項을 성실히 이행할 것을 촉구하고 美國側이 追加로 要求하는 營業上 不便事項들을 解決하기 위하여 好意的인 措置를 取하고 있음에도 不拘하고 美國側은 오히려 한가지 事項이 解決되면 또 다른 事項의 解決을 要求하며 1980年의 諒解覺書를 無效化시키려하고 있다.

1980年 諒解覺書가 發效되지 못한 理由의 하나는 金浦貨物廳舍건립에 있어서 美國航空社가 이 諒解覺書上 廳舍建立에 關한 選擇權을 行使하여 韓國政府가 建立할 餘地를 完全 배제시켜 놓고 그 當時 世界的인 航空業界의 不況으로 自體資金事情의 困難과 건립될 청사에 關한 저당권設定 등 한국國內法上 허용하기 어려운 조건들을 要求하면서 고의적으로 지연시킴에 따라 한국측은 부득이 美國航空社가 廳舍自體建立을 포기한 것으로 간주하여 이를 美國側에 通告한 후 25 억여원이나 투자하여 1985年 6月13日 착공하여 1986年 11月 13日 양해각서上 明示된 건축面積 2,688 평방미터의 3 배에 가까운 7,776 평방미터 규모로 준공하였다. 이는 김포화물청사 총면적의 30.8%로서 1986年의 김포공항취항 全航空社의 總貨物輸送 175,010 톤 중 美國航空社의 貨物輸送比率 24.7%(43,240톤)인 점을 볼 때 美國航空社는 貨物廳舍面積을 넉넉히 使用하게 되는 것이다.

韓國側은 貨物廳舍完工으로 1980年양해각서상 제반事項이 전부 이행되었으므로 美國側도 義務事項을 誠實히 履行할 것을 촉구하자 美國側은 양해각서의 이행기간(1981年 3月 22日)이 美國側의 意圖的인 貨物廳舍建立지

연으로 경과되었음에도不拘하고 기한내 화물청사가 完工되지 못하였다는 이유로 이 양해각서가 無效라고 주장하고 韓國航空社에게 美國內 追加路線權을 허용할 수 없다고 하였다. 또한 美側은 1979年 航空協定에 의해서 美航空社들이 貨物廳舍를 使用할 權利가 있다고 主張하면서 조속히 建立된 貨物廳舍를 넘겨받기 위해 韓國側에 壓力을 加해왔다. 韓國側은 한미間 원만한 현안타결을 위하여 1987年 1月 30日 美國航空社들에게 신속한 貨物廳舍를 넘겨 주었으며 美國航空社들은 1987年 3月부터 수출화물, 1987年 6月부터 유환수입貨物에 대한 自體操業을 始作하였다.

(2) 營業上 不便事項 解決

美國側은 그동안 主爭點이 되어 왔던 金浦空港內 美航空社들의 專用貨物廳舍建立問題와는 별도로 美國航空社들이 主張하고 있는 소위 ‘韓國內 營業上 不便事項’(doing business issues)의 解決을 韓國側에 要求하고 있다. 美側은 路線權같은 Hard Right는 이미 다 確保하였으므로 從來 航空交涉에서 別로 問題도 안 되고 거론도 안 되었던 營業上 不便事項같은 Soft Right 解決을 主張하고 나선 것이다. 世界 어느 航空社나 外國에서 營業하기 위해서는 그 國家의 制度和 法規에 따라야 한다. 韓國航空社도 美國內에서 營業을 하는데 많은 어려움을 겪고 있으나 美國의 關係法規나 制度를 준수하면서 營業을 해오고 있다. 이는 勿論 韓美航空協定에도 엄연히 規定되어 있다. 그러나 美國側은 韓國의 關係法規를 變更해서라도 美國航空社가 한국에서 營業을 自由로이 할 수 있도록 要求하고 있다.

韓國側은 美國航空社들의 韓國內 營業上 不便事項을 順次的으로 解決해 주기 위해 美國航空社와 韓國政府기관 實務代表들로 Task Force를 구성하여 1985年 6月에 1次로 회의를 開催한 以來 여러 차례 회의를 開催하여 美航空社들이 提起한 稅關關聯, 空港施設關聯 및 通信關聯分野에 걸쳐 總 40餘가지 不便事項들 중 大部分을 解決해 주었으며, 기타 未解決事項에 대해서도 國內의으로 어려운 與件에도不拘하고 可及의 조속히 解決해 주기 위해서 最善을 다하고 있다.

現在까지 未解決된 事項은 現行制度의 變更 또는 關聯法規의 改正이 要

求되어 時間이 所要되는 것들이다. 이 중에서도 美國側이 우선적으로 解決을 要求하는 事項은 美航空社들의 專用貨物廳舍內에서 無換輸入貨物(Non Letter of Credit Import Cargo)의 自體操業과 韓國內 旅行社에 自社の 컴퓨터예약시스템(Computer Access System)을 운영하는 정보주식 회사를 設立하여 美國側의 要求를 수용하기 위해 노력하고 있다.

더욱이 1979年 航空協定上 美航空社들의 貨物自體조업을 위한 貨物廳舍는 當時 韓國을 就航하는 美航空社들에게만 局限시키게 規定되어 있음에도 不拘하고 美國側은 그 후 就航한 美航空社들 뿐만 아니라 앞으로 就航할 모든 美國航空社들에게도 自體操業을 할 수 있도록 施設物을 提供할 것을 要求하고 있다. 그러나 이 問題는 航空協定上 韓國側의 의무가 전혀 없으며 金浦空港의 可用面積의 制限으로 物理的(physically)으로도 不可能한 것이다. 또 그러한 要求를 수락할 경우 앞으로도 類似한 問題를 계속 提起할 수 있는 先例를 남기게 되므로 받아 드릴 수 없는 것이다.

앞에서 說明한 바와 같이 美國航空社의 弱화된 競爭力을 회복시키기 위하여 1980年代初 以後 美航空社의 權益保護를 最優先的으로 두고있는 保護主義로 변모하고 있다. 이러한 추세에 따라 美國은 當時 카터行政府가 韓國政府와 체결한 1980年 양해각서가 無效라는 立場을 무리하게 들고 나오고 있으며, 韓國航空社의 美國內 追加路線權을 再協議하기 以前에 韓國側이 우선 美國航空社가 韓國에서 겪고있는 營業上 不便事項을 모두 解決해 줄 것을 요구하고 있다.

政府代表間 合意 署名한 1980年의 양해각서를 지연, 發效시키지 않고 無效라고 主張하는 것은 國際法上 慣例나 外交의 慣例上 友好國間에는 있을 수 없는 일이다.

V. 結 論—韓美航空協定の 不平等 改善方向

韓美間 他分野와 마찬가지로 韓美航空關係도 過去の 援助國과 被援助國關係로부터 벗어나 同伴者的 또는 善意的 競爭的 關係로 轉換해서 兩側이 同等한 次元에서 理解와 協力の 바탕위에 새로운 章을 열어야 할 때다.

韓美航空協定の 基本精神은 첫째, 相互間 航空運送서비스의 公正하고 均等한 機會의 交換(Exchange of Fair and Equal Opportunity)이며(第8條), 둘째, 一當事國 航空社들의 運航이 他 當事國航空社들의 運航에 不當하게 影響을 주지 않도록 배려해야 한다(第9條). 따라서 美國의 友好國인 韓國이 美側의 要求를 받아들여 복수航空社制와 供給의 自律規制(또는 事後審査主義, Ex Post Facto Review)原則을 받아 들였지만 美側이 14 個航空社씩 무더기로 韓國취항을 指定하거나 有利한 路線구조 바탕위에서 無制限으로 供給을 늘려도 좋다는 意味는 아니다. 어디까지나 相互公正하고 均等한 機會原則을 고려하여 相對方의 立場을 不當하게 침해하지 않도록 어느 程度 均衡을 맞추도록 自制해야 한다. 美日航空協定上에도 相互指定航空社의 數는 복수로 되어있으나 美側이 追加航空社를 美日路線에 投入시킬 때는 매번 事前交渉을 하는 것은 그러한 理由에서다. 美側에서 自律規制않고 계속해서 第5, 第6 및 第7 航空社를 韓美路線에 投入시킬 경우 韓·日間의 경우처럼 供給의 事前決定原則(Pre-determination of Capacity)로 轉換하는 問題도 고려해야 할 것이다.

가장 심각한 不平等한 路線權을 改善하는 方案으로서 다음과 같은 方向을 고려할 수 있겠다.

첫째, 可視的 相互主義(Visual Reciprocity) 또는 重複路線主義(Double Tracking) 또는 反射的 相互主義(Mirror Reciprocity) 등의 方案에 依據 美側의 路線이 ‘미국內 제지점—中間제지점—한국內제지점—以遠諸地點’ 임으로 韓國側의 路線도 ‘한국內 제지점—中間제지점—미국內 제지점—以遠제지점’으로 할 경우 明白이 相互 公正하고 均等한 路線權의 交換이나 美側의 큰 저항을 豫想할 수 있다.

둘째는 最惠國待遇(Most Favored Nations Approach)에 의거 日本水準만큼은 要求할 수 없지만 美國과의 貿易, 觀光協力에서 아시아 第2 파트너이므로 韓國보다 낮은 대만(미국내 7개지점과 이원 2개지점), 필리핀(미국내 11개지점과 이원제지점), 싱가포르(미국내 6개지점과 이원제지점), 태국(미국내 6개지점과 이원제지점) 등의 國家水準의 路線權을 美側으로부터 確保하는 것이다.

셋째는 均等한 市場의 接近方法으로 一次的으로 1980年 양해각서를 지급發效시켜 相互間의 不均衡의 差(Gap)을 완화시키고 二次的으로 再交渉 補完하여 均等化해 가는 方案이다.

넷째는 韓國의 총력교섭작전(Bargaining Strength Approach 또는 Exploitation Approach)으로서 위의 세가지 方案이 모두 如意치 않을 경우 國力の 모든 手段, 方法(All Possible Leverage)을 動員한 총력적인 交渉을 展開해서라도 不均衡을 解消하는 것이다. 過去 日本이 뉴욕노선과 大西양以遠權을 確保하기 위하여 首相의 頂上外交, 中의원결의안 채택 全 言論의 支援, 他分野利權과의 바터外交 등 총력교섭作戰을 편 적이 있었다. 必要時 과거 英國, 필리핀, 페루 등 美國의 諸友邦國家들이 그랬듯이 韓美航空協定 第16條에 의거 現 協定을 폐기코(1年後 發效) 그동안 새 協定을 체결하는 한이 있더라도 現 不平等은 解決해야 할 것이다.

韓國側은 1989年 3月 航空會議을 앞두고 美國側이 要求하는 營業上 諸般不便事項(Doing Business Issues) 40餘가지 以上을 超人間的인 忍耐力로 國內法을 改正하면서 까지도 거의다 해결하는 성의를 보이고 있는 것으로 안다. 이럼 점에도 불구하고 美側이 ‘1980年 양해각서’가 無效라고 계속 주장하고 이미 合意한 시카고 노선권 등을 韓國側에 허용하지 않는다던 現 協定테두리안에서 韓美間 심한 不均衡을 개선할 수 있는 方法은 없다고 생각된다. 한국측은 次期 韓美航空會談結果를 보아 希望이 없을 경우 과거에 영국, 페루, 필리핀 등 美國의 諸우방국가들이 航空關係不平等을 시정하기 위하여 取한 歷史的 교훈도 심각하게 고려해 볼 시기에 와 있다고 본다.

美國은 路線權도 開放하는 진정한 의미의 Open Sky Policy를 시행하여 韓美間의 不平等한 航空關係를 時急히 是正하는 길만이 지난 40餘年間 韓國航空人들의 恨을 풀고 韓美兩國의 民航空分野 協助와 새로운 發展을 도모할 수 있는 유일한 길임을 再三 強調하고자 한다. 마지막으로 아시아國家中에서 가장 不利한 路線權을 許容하는 差別待遇를 하면서 韓國國民의 對美友好觀에 손상이 없기를 기대하는 우매한 美國當局者가 아니기를 바라는 마음 간절하다.

航空協定 締結／改正 및 航空會談 經過*

1. 航空協定 締結(1957. 4.24) 內容

- 가. 運航 航空社數：複數航空社制
- 나. 路線構造
 - 韓國側：韓國內 諸地點—中間 諸地點—알라스카와 시애틀
 - 美國側：美國內 諸地點—中間 諸地點—서울—以遠地點
- 다. 運賃：兩國 航空當局의 事前承認(IATA 基準 料金)
- 라. 供給：需要에 適合한 供給

2. 第1次 改正(1971. 3.26) 內容

- 가. 路線構造
 - 韓國側：韓國內 諸地點—日本內 諸地點—호놀룰루와 로스앤젤레스
 - * 貨物專用便을 除外한 모든 運航便은 호놀룰루에 着陸義務
 - 美國側：美國內 諸地點—日本內 諸地點—서울—以遠地點
 - * 未修交國 以遠權 制限
- 나. 供給：運航回數, 機種 無制限
- 다. 地上裝備免稅：航空機 離着陸과 關聯한 地上裝備 免稅 合意

3. 第2次 改正(1979. 3.22) 內容

- 가. 指定航空社：複數航空社制 再確認
- 나. 路線構造
 - 韓國側：
 - 第1 路線：韓國內 諸地點—日本內 諸地點—호놀룰루와 로스앤젤레스
 - * 1979年 3月 31日以後 또는 韓國政府가 低運賃導入에 關한 留保條項適用 撤回時 호놀룰루 着陸義務 解除
 - 第2 路線：韓國內 諸地點—앵커리지와 뉴욕
 - * 앵커리지는 非運輸目的 寄着만 可能
 - * 뉴욕은 1980年 1月 1日以後 또는 韓國政府가 低運賃導入에 關한 留保條項 適用 撤回時부터 有效
 - 美國側：美國內 諸地點—中間 諸地點—韓國內 諸地點—以遠地點
- 다. 低運賃(Low Fare)導入

* 大韓航空 國際業務室資料에 기준한 것임

- 航空社의 자유로운 價格設定의 許容
- 어느 當事國도 相對國 航空社들이 使用 또는 使用코자 하는 運賃에 대하여 一方的인 拒否 不可
- 1979年 12年 31日까지 低運賃 導入 留保 措置 可能
- 라. 傳賞機運航 自由化 : 出發地國法 適用
- 마. 自體操業 및 自體操業을 위한 貨物廳舍建立 合意
 - 各 指定航空社는 他方當事國의 領域內에서 自體地上操業을 하거나 任意로 地上操業 代理店을 選定可(空港 安全을 위한 物理的 制限이 있는 境遇에만 制限可)
 - 地上操業에 關한 附屬書翰(1979. 3. 14)
 - 美航空社들에게 輸出貨物에 대한 自體操業 確約
 - 美航空社들의 輸出入貨物에 關한 完全自體操業을 爲해 韓國政府가 金浦空港內 貨物廳舍를 建立하여 주거나 美航空社들이 建立하도록 許容.
 - 同 貨物廳舍는 覺書交換 日字로부터 2年內 完工
- 바. 覺書交換(1979. 3. 22)
 - 韓國政府가 低運賃導入에 關한 留保條項 適用撤回 및 美航空社들의 金浦空港內 自體 地上操業保障에 關한 覺書交換으로 改正協定發效.

4. 第3次 改正(1980. 4. 12, 未發效)內容

가. 路線構造

◦ 韓國側

第1 路線 : 韓國內 諸地點—日本內 諸地點—호놀룰루, 로스앤젤레스

第2 路線 : 韓國內 諸地點—앵커리지, 시카고, 뉴욕

第3 路線 : 韓國內 諸地點—호놀룰루, 앵커리지, 로스앤젤레스, 오클랜드

以遠地點 : 兩國이 合意하는 美國內 1個地點에서 歐洲內 1個地點

* 앵커리지 : 韓國政府가 未修交國 以遠權 制限 解除 通告 後

* 오클랜드 : 美航空社들이 金浦空港內 專用할 貨物廳舍를 韓國政府 또는 美航空社들이 建立하여 美航空社들이 完全自體操業을 開始하였음을 韓國政府가 美國政府에 通告하고 美國政府가 이를 確認한 後

* 시카고 : 오클랜드 運輸權 發效 1年 後

* 以遠權 : 시카고 運輸權 發效 1年 後

- 美國側：美國內 諸地點—中間 諸地點—韓國內 諸地點—以遠 諸地點
- 나. 美航空社들을 爲한 金浦 貨物廳舍 建立 節次
 - 1980年 5月 15日까지 韓國政府가 美航空社들에게 貨物廳舍 建立案 提示
 - 이에 對해 美航空社들이 廳舍를 建立할 것인 지 與否에 關한 選擇權을 1980年 6月 15日까지 決定. 만약 美航空社들이 選擇權을 行使치 않을 境遇 韓國政府가 建立
 - 建築面積：最少 2,688 坪方미터

5. 84年 4月 2日 航空會談時 討議 內容

- 가. 韓國側
 - 1980年 諒解覺書 履行 內容 說明
 - 同 諒解覺書 發效 主張
- 나. 美國側
 - 1980年 諒解覺書 履行 時效 消滅로 同 諒解覺書 失效 主張
 - 美航空社의 金浦貨物廳舍 建立 拋棄 韓國政府가 金浦貨物廳舍를 建立 하더라도 이를 1979年 協定 義務 履行으로 看做
 - 韓國內 美航空社들의 營業上 隘路點과 韓美 航空社間 收益 不均衡 說明
 - 1980年 諒解覺書上 韓國側의 美國內 運輸權 修正 主張
- 다. 1984年 6月 中 워싱턴에서 韓國 航空會談 再開 合意

6. 86年 2月 27日 航空會談時 討議 內容

- 가. 韓國側
 - 韓國側은 1980年 諒解覺書上 義務事項을 모두 履行하였으므로 美國側의 同諒解覺書上 義務 履行을 促求
 - 美國側의 無制限 路線權에 比하여 韓國側의 路線權 制限으로 因한 兩國 航空社間 運航 機會 不均衡 是正 要求
 - 美國이 東南亞 諸國과 路線權 交換上 韓國에 對한 差別待遇 是正 要求
- 나. 美國側
 - 韓國側이 81年 3月 22日까지 貨物廳舍를 建立치 않았으므로 80年 諒解覺書上 美國側의 義務事項 없음을 主張
 - 美航空社들의 韓國內 不便事項, 即 無換貨物에 對한 自體操業 認定 韓國內 代理店에 美航空社의 컴퓨터 豫約 시스템設置 許容, 地上操

業 裝備에 對한 免稅 等 解決要求

다. 1986年 5月 또는 6月 中 서울에서 航空會談 再開키로 合意

7. 1986年 8月 27/29日 航空會談時 討議 內容

가. 韓國側

- 懸案妥結을 위해 法的 論爭을 止揚하고 兩側의 關心事를 實際的 次元에서 解決 提議
- 韓國側의 美國內 追加 運輸權과 貨物廳舍 引渡 및 美航空社의 營業上 不便事項 問題 解決은 一括妥結임을 明白히 밝히고 美國側에 韓國側의 追加 運輸權 行使 日程 提議

나. 美國側

- 韓國側의 一括妥結 要求를 受諾할 수 없으며 貨物廳舍引渡 및 美航空社의 營業上 不便事項 問題를 解決한 後에 韓國側 追加 路線權 協議 可
- 韓國側의 貨物廳舍引渡 不可, 輸入貨物에 對한 自體操業不許는 1978年 諒解覺書 및 1979年 附屬書에 立脚한 韓國側의 義務事項 違反이므로 이에 對한 美國內法에 따른 制裁措置 講究

8. 1987年 7月 6/7日 韓美 航空會談 討議 內容

가. 韓國側, 無換貨物 自體操業 및 電算豫約 시스템 解決方案 提示하고 路線權協議를 爲한 日字合意 要請

나. 美側, 美側 追加航空社의 自體操業을 爲한 貨物廳舍面積 保障을 要求하고 美側要求事項의 先解決後 60~90日內 韓國側要求事項 協議 可能立場 表明. 다음과 같은 具體的인 協議日程을 提示.

- 無換貨物 自體操業 : 3~4週內 TASK FORCE 會議 開催하여 論議
- 컴퓨터 豫約 시스템 : 87年 8月末까지 兩側立場을 文書로 交換
- 87年 9月中 實務協議 또는 正式會談 開催

9. 1988年 6月 2/3日 韓美 CRS 航空會談 討議 內容

가. 韓國이 開發한 MULTI ACCESS SYSTEM에 對한 說明을 통해 美側의 MAS의 公正性 및 中立性에 對한 疑問點 解消.

나. 兩側은 路線權問題 協議를 包含한 兩國 航空懸案 協議를 위한 會談 開催에 原則的으로 合意하고, 美側은 10餘日 以內에 會談 開催 日字를 韓國側에 提議키로 함(88年 10月末 또는 11月初, 서울 開催 豫想).

다. 保安 條項 合意 假署名

»Summary«

Analysis on the Problems of U.S.—Korea Air Services Agreement and Recommend Action for its Improvement—

Hong, Soon-Kil*

This paper is examine the problems of U.S.—Korea Air Service Agreement and recommend some directions for its improvement under the rapidly changing circumstance and growing importance of Korean peninsula. Since the provisional agreement of 1949, U.S.—Korea Air Service Agreement has consistently been favorable to U.S. side.

Fair and equal opportunity is the principle and basis of the bilateral air agreement. Notwithstanding such principle, it is only the U.S. carriers who can freely enter into any market, under the discretion of business strategy, while Korean carrier can serve only three points including Honolulu. In an effort to recitify such serious imbalance, Korea continuously requested additional rights and has given utmost efforts to accommodate requests made by U.S. carries without much success.

When we review aviation market between Korea and U.S. under the present agreement, Korea is fully open to U.S. carries as they can connect from any or all points in the U.S. via any or all points in Korea and all points beyond Korea. Increased number of U.S. carriers are enjoying greater utilization of the opportunity accorded them. Four(4) U.S. carries now operate to Korea using thirteen(13) gateway points and about one hundred fifty(150) on-line points in the U.S.

Such imbalance can be well understood when we review the exchange of traffic rights between the U.S. and the Pacific rim countries. During the yeras following the 1978 agreement with

* Professor, Ph. D., Korea Aviation University

Korea, the U.S. proceeded to sign liberal agreements with Thailand, Taiwan, Singapore and the Phillipines. In exchange, the U.S. granted the four Pacific rim countries substantially greater rights than were granted to Korea, although Korea was the first Asian nation to sign a pro-competitive aviation agreement which granted U.S. carriers unrestricted market access and pricing flexibility. Moreover, Korea ranks the 2nd trading and tourist partner to the U.S. among the Pacific rim countries(Japan is the largest partner to the U.S. in terms of both trade and tourist market).

In this paper such problems in the Korea-U.S. Air Services Agreement are analyzed in terms of historical perspective, U.S. Aviation policy, imbalance status in detail cases, discrimination to Korea comparing to other Asian countries, and theoretical application. And further it discusses current aviation issues between Korea and U.S. such as the ratification of 1980 MOU and various doing business issues of U.S. carriers in Korea.

Finally, this paper concludes the analysis and suggests some directions to improve and rectify the problems and imbalance of U.S.—Korea Air Services Agreement in question.