MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 6 lipca 2020 r.

Poz. 611

POROZUMIENIE

z dnia 29 października 2019 r.

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Korei o zmianie Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Korei o komunikacji lotniczej, podpisanej w Seulu dnia 14 października 1991 r.

EMBASSY OF THE REPUBLIC OF KOREA

Warszawa, 2 października 2019 r.

Jego Ekscelencja Jacek Czaputowicz
Minister Spraw Zagranicznych Rzeczpospolitej Polskiej

Ekscelencjo,

Mam zaszczyt nawiązać do *Umowy między Rządem Republiki Korei a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej o komunikacji lotniczej*, sporządzonej w Seulu dnia 14 października 1991 roku (zwanej dalej „Umową"). Zgodnie z artykułem 17 Umowy mam zaszczyt zaproponować, w imieniu Rządu Republiki Korei, następujące zmiany do Umowy:

1. Punkt (j) w Artykule 1 (Definicje), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zostanie włączony do Umowy.

2. Artykuł 3 (Wyznaczenie Przedsiębiorstw Lotniczych), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

3. Artykuł 4 (Cofnięcie i Zawieszenie Zezwolenia Eksploatacyjnego), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

4. Artykuł 8 (Przedstawicielstwo Przedsiębiorstwa Lotniczego i Sprzedaże), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

5. Artykuł 9bis (Bezpieczeństwo Lotnictwa), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zostanie włączony do Umowy.

6. Artykuł 10 (Uczciwa Konkurencja), załączony tak jak Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

7. Artykuł 10bis (Obsługa Naziemna), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zostanie włączony do Umowy.

8. Artykuł 11 (Taryfy), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

9. Nowy Załącznik (Wykaz Tras), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Załącznik do Umowy.

Mam zaszczyt poinformować Jego Ekscelencję, że Rząd Republiki Korei zakończył swoje wewnętrzne procedury dla wyżej wymienionych zmian do Umowy i proponuje, aby niniejsza Nota łącznie z jej Załącznikiem oraz Nota Jego Ekscelencji będąca odpowiedzią, zawierająca akceptację oraz informująca Rząd Republiki Korei, że wewnętrzne procedury Rządu Rzeczypospolitej Polskiej dla wyżej wymienionych zmian zostały zakończone, tworzyły Porozumienie między obu Rządami w sprawie zmiany Umowy, które wejdzie w życie z datą Noty Jego Ekscelencji, stanowiącej odpowiedź.

Korzystam z okazji, aby ponowić Jego Ekscelencji wyrazy swojego wysokiego poważania.

Mira Sun
Ambasador Nadzwyczajny i Pełnomocny
Republiki Korei w Rzeczpospolitej Polskiej

Załącznik

Artykuł 1

DEFINICJE

(j) wyrażenie „certyfikat przewoźnika lotniczego” oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lotniczemu przez władze lotnicze Umawiającej się Strony potwierdzający, że dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie.

Artykuł 3

WYZNACZENIE PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć jedno lub więcej przedsiębiorstw lotniczych w celu eksploatacji uzgodnionych linii na każdej z określonych tras oraz cofnąć lub zmienić takie wyznaczenia. Wyznaczenia takie będą przekazane pisemnie przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia oraz wniosku od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego w formie i trybie wymaganym dla zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych, druga Umawiająca się Strona udzieli odpowiednich zezwoleń i upoważnień, w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem, że:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

(i) jest ustanowione, zgodnie z Traktatem o Unii Europejskiej i Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktaty UE"), na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej („UE") zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

(ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym, a właściwa władza lotnicza jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; oraz

(iii) przedsiębiorstwo lotnicze ma główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium państwa członkowskiego UE, od którego otrzymało koncesję; oraz

(iv) przedsiębiorstwo lotnicze jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu i/lub obywateli tych państw;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Republikę Korei:

(i) Republika Korei sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym; oraz

(ii) przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Republiki Korei, obywateli Republiki Korei, lub łącznie oraz przedsiębiorstwo lotnicze posiada ważną koncesję wydaną przez Republikę Korei.

3. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje do spełnienia warunków określonych w ustawach i przepisach normalnie stosowanych w odniesieniu do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych przez Umawiającą się Stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski.

4. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostanie tak wyznaczone i upoważnione, może rozpocząć operacje na uzgodnionych liniach, pod warunkiem, że przedsiębiorstwo lotnicze działa zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy, a także z wymogami krajowymi dotyczącymi zezwoleń, jeżeli takie są stosowane.

Artykuł 4

COFNIĘCIE I ZAWIESZENIE ZEZWOLENIA EKSPLOATACYJNEGO

1. Każda Umawiająca się Strona może odmówić, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę, gdy:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

(i) przedsiębiorstwo lotnicze nie jest ustanowione, zgodnie z Traktatami UE,
na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie posiada ważnej koncesji z państwa członkowskiego UE wydanej zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub

(ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje i nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym, lub właściwa władza lotnicza nie jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; lub

(iii) przedsiębiorstwo lotnicze nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności na terytorium państwa członkowskiego UE, które wydało mu koncesję; lub

(iv) przedsiębiorstwo lotnicze nie jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu i/lub obywateli tych państw; lub

(v) przedsiębiorstwo lotnicze jest upoważnione do wykonywania operacji zgodnie z umową dwustronną między Republiką Korei i innym państwem członkowskim UE oraz Republika Korei może wykazać, że przez wykonywanie praw przewozowych zgodnie z niniejszą Umową, na trasie obejmującej punkt znajdujący się w tym innym państwie członkowskim UE, przedsiębiorstwo lotnicze obchodziłoby ograniczenia praw przewozowych nałożone przez taką inną umowę; lub

(vi) przedsiębiorstwo lotnicze posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie UE, z którym Republika Korei nie posiada dwustronnej umowy o komunikacji lotniczej, a to państwo członkowskie UE odmówiło praw przewozowych przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez Republikę Korei;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Republikę Korei:

(i) Republika Korei nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym; lub

(ii) przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego nie należą do Republiki Korei, obywateli Republiki Korei, lub łącznie oraz przedsiębiorstwo lotnicze nie posiada ważnej koncesji wydanej przez Republikę Korei.

Wykonując swoje prawa zgodnie z niniejszym Artykułem i bez uszczerbku dla jej praw wynikających z ustępów (a) (v) i (vi) niniejszego Artykułu, Republika Korei nie stosuje dyskryminacji między przedsiębiorstwami lotniczymi z państw członkowskich UE ze względu na ich przynależność państwową.

(c) przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób nie przestrzega ustaw i przepisów normalnie stosowanych przez Umawiającą się Stronę przyznającej prawa; lub

(d) przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

2. Prawa takie mogą być wykonywane przez każdą Umawiającą się Stronę jedynie po konsultacjach z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z Artykułem 14 niniejszej Umowy, chyba że niezwłoczne cofnięcie, zawieszenie lub nałożenie warunków wymienionych w ustępie 1 niniejszego Artykułu jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw i przepisów.

3. Działania jednej Umawiającej się Strony, podejmowane na podstawie niniejszego Artykułu, nie naruszą praw drugiej Umawiającej się Strony określonych w Artykule 9bis niniejszej Umowy.

Artykuł 8

PRZEDSTAWICIELSTWO PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZEGO I SPRZEDAŻE

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do utworzenia swoich biur, oddziałów i/lub przedstawicielstw na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą uprawnione do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony własnego personelu, niezbędnego do wykonywania i promocji przewozów lotniczych.

3. Na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo prowadzić sprzedaż lotniczych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, za pośrednictwem swoich agentów lub przez internet. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo sprzedawać własne lotnicze dokumenty przewozowe za walutę drugiej Umawiającej się Strony lub w walutach wymienialnych.

Artykuł 9bis

BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zażądać konsultacji dotyczących stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę standardów bezpieczeństwa w dziedzinie dotyczącej urządzeń lotniczych, załóg lotniczych, statków powietrznych i eksploatacji statków powietrznych. Konsultacje takie odbędą się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania takiej prośby.

2. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona skutecznie nie stosuje i nie utrzymuje standardów bezpieczeństwa w dziedzinach, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, odpowiadających standardom ustanowionym w tym czasie zgodnie z Konwencją, druga Umawiająca się Strona zostanie powiadomiona o tych wnioskach oraz o środkach uznanych
za konieczne w celu spełnienia standardów Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działania naprawcze w uzgodnionym terminie.

3. Zgodnie z Artykułem 16 Konwencji stwierdza się dalej, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez lub w imieniu przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony wykonujący przewozy do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, może być poddany, podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, inspekcji przez upoważnionych przedstawicieli drugiej Umawiającej się Strony pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia operacji statku powietrznego. Niezależnie od zobowiązań wymienionych w Artykule 33 Konwencji, celem tej inspekcji jest sprawdzenie ważności odpowiednich dokumentów statku powietrznego, licencji jego załóg oraz czy wyposażenie statku powietrznego oraz jego stan spełnia standardy obowiązujące w tym czasie zgodnie z Konwencją.

4. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo do natychmiastowego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony w przypadku, gdy konieczne jest podjęcie bezzwłocznych działań dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji przedsiębiorstwa lotniczego.

5. Jakiekolwiek działania podjęte przez jedną Umawiającą się Stronę, zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu, powinny być zakończone z chwilą, gdy przestała istnieć przyczyna dla podjęcia takich działań.

6. Jeżeli, w związku z ustępem 2 niniejszego Artykułu, zostanie stwierdzone, że jedna Umawiająca się Strona w dalszym ciągu nie stosuje standardów Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego po upłynięciu uzgodnionego terminu, informuje się o tym Sekretarza Generalnego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Powinien być on również poinformowany o późniejszym zadawalającym rozwiązaniu sprawy.

7. Jeżeli Rzeczpospolita Polska wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, nad którym kontrolę regulacyjną wykonuje i utrzymuje inne państwo członkowskie UE, prawa Republiki Korei zgodnie z postanowieniami dotyczącymi bezpieczeństwa niniejszej Umowy mają w równym stopniu zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania standardów bezpieczeństwa przez to drugie państwo członkowskie UE oraz do zezwolenia eksploatacyjnego tego przedsiębiorstwa lotniczego.

Artykuł 10

UCZCIWA KONKURENCJA

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały sprawiedliwe i jednakowe możliwości konkurowania przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Ogólna zdolność przewozowa oferowana na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będzie uzgadniana między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

3. Każda Umawiająca się Strona będzie zezwalać każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej
w międzynarodowym transporcie lotniczym, zgodnie z uwarunkowaniami handlowymi i rynkowymi oraz w ramach zdolności przewozowej uzgodnionej między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron na podstawie ustępu 2 niniejszego Artykułu. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie jednostronnie ograniczać wielkości ruchu, częstotliwości lub regularności przewozu lub typu albo typów statków powietrznych eksploatowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę, z wyjątkiem przypadków określonych w niniejszej Umowie lub według ujednoliconych warunków jakie mogą być przewidziane przez Konwencję.

4. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą, co najmniej sześćdziesiąt (60) dni przed proponowaną datą ich wejścia w życie, przedkładać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony do zatwierdzenia rozkład uzgodnionych linii.
Taka sama procedura będzie stosowana do wszelkich zmian. W specjalnych przypadkach niniejszy termin może być skrócony pod warunkiem zgody wymienionych władz.

5. Żadna Umawiająca się Strona nie zezwoli swojemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym, działającym samodzielnie lub wspólnie z jakimkolwiek innym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi na nadużycie pozycji rynkowej, powodujące lub mające na celu spowodowanie znaczne osłabienie konkurenta lub wykluczenie go z trasy.

Artykuł 10bis

OBSŁUGA NAZIEMNA

Z zastrzeżeniem ustaw i przepisów każdej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, prawa Unii Europejskiej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało na terytorium drugiej Umawiającej się Strony prawo do wykonywania swojej własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna") lub, według swojego uznania, prawo do wyboru usługodawcy spośród konkurujących usługodawców, zapewniających usługi obsługi naziemnej, w całości lub części. Jeżeli takie ustawy i przepisy ograniczają lub wykluczają własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest rzeczywistej konkurencji między usługodawcami świadczącymi usługi w zakresie obsługi naziemnej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie traktowane w sposób niedyskryminujący w zakresie dostępu do własnej obsługi naziemnej lub usług obsługi naziemnej, oferowanych przez usługodawcę lub usługodawców.

Artykuł 11

TARYFY

1.Każda Umawiająca się Strona zezwoli na ustalanie przez każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze taryf za przewóz lotniczy opartych na uwarunkowaniach handlowych rynku. Interwencja przez Umawiające się Strony będzie ograniczona do:

(a) zapobieżenia stosowaniu nieuzasadnionych dyskryminacyjnych cen lub praktyk:

(b) ochrony konsumentów przed zawyżonymi lub restrykcyjnymi cenami, ustanowionymi w sposób nieuzasadniony w wyniku nadużycia pozycji dominującej; oraz

(c) ochrony przedsiębiorstw lotniczych przed cenami sztucznie zaniżonymi z powodu bezpośredniego lub pośredniego rządowego subsydiowania lub wsparcia.

2. Każda Umawiająca się Strona może wymagać, w sposób niedyskryminujący, notyfikowania lub zgłoszenia władzom lotniczym taryf pobieranych na trasach do lub z jej terytorium przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony. Wymóg takiej notyfikacji lub zgłoszenia przez przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron może być zgłoszony nie później niż trzydzieści (30) dni przed proponowaną datą wejścia tych taryf w życie. W przypadkach szczególnych, notyfikacja lub zgłoszenie może być dopuszczone w krótszym terminie niż zwykle wymagany.

3. Żadna Umawiająca się Strona nie podejmie jednostronnych działań dla powstrzymania wprowadzenia lub dalszego stosowania taryfy zaproponowanej lub stosowanej przez (a) przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony

za międzynarodowy przewóz lotniczy między terytoriami Umawiających się Stron; lub (b) przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony za międzynarodowy przewóz lotniczy między terytorium drugiej Umawiającej się Strony i jakiegokolwiek innego Państwa, włączając w obu przypadkach przewóz w oparciu o umowę *interline*. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa, że jakakolwiek taka taryfa jest niezgodna z zasadami wymienionymi w ustępie 1 niniejszego Artykułu, powinna ona zażądać konsultacji i powiadomić drugą Umawiającą się Stronę o przyczynach swojego niezadowolenia tak szybko jak jest to możliwe. Takie konsultacje powinny być przeprowadzone nie później niż w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania żądania, natomiast Umawiające się Strony powinny współpracować dla zapewnienia informacji niezbędnych dla należytego załatwienia sprawy. Jeżeli Umawiające się Strony osiągną porozumienie w sprawie taryfy, co do której przekazane zostało powiadomienie o niezadowoleniu, każda Umawiająca się Strona podejmie wszelkie wysiłki dla stosowania takiego porozumienia. Przy braku takiego wzajemnego porozumienia, taryfa taka zostanie wprowadzona lub nadal będzie stosowana.

Załącznik

WYKAZ TRAS

1. Trasy do eksploatacji przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej w obu kierunkach:

Punkty początkowe	**Punkty pośrednie**	**Punkty przeznaczenia**	**Punkty położone dalej**
Jakiekolwiek punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Jakiekolwiek punkty	Jakiekolwiek punkty w Republice Korei	Jakiekolwiek punkty

2. Trasy do eksploatacji przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Republiki Korei w obu kierunkach:

Punkty początkowe	**Punkty pośrednie**	**Punkty przeznaczenia**	**Punkty położone dalej**
Jakiekolwiek punkty w Republice Korei	Jakiekolwiek punkty	Jakiekolwiek punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Jakiekolwiek punkty

Uwagi:

1. Według uznania wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, punkty pośrednie i punkty położone dalej mogą być omijane w jakimkolwiek locie lub we wszystkich lotach pod warunkiem, że uzgodnione linie na określonych trasach rozpoczynają się lub kończą na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze.

2. Linie będą eksploatowane z prawami trzeciej i czwartej wolności. Prawa piątej wolności mogą być uzgodnione na podstawie porozumienia między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron.

3. Punkty pośrednie i punkty położone dalej mogą być swobodnie wybierane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony oraz będą zgłaszane władzom lotniczym obu Umawiających się Stron przed rozpoczęciem operacji.

4. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą korzystać
z praw przewozowych w zakresie przerw w podróży własnych pasażerów („own stop-over") w punktach pośrednich i położonych dalej.

EMBASSY OF THE REPUBLIC OF KOREA
(한국측 제안각서)

바르샤바, 2019년 10월 2일
Jacek Czaputowicz 각하
주폴란드공화국
외교장관

각하,

본인은 1991년 10월 14일 서울에서 체결된 대한민국 정부와 폴란드공화국 정부 간의 항공업무를 위한 협정(이하 "협정"이라 한다)에 대하여 언급하는 영광을 가지는 바입니다. 협정 제17조에 따라 본인은 대한민국 정부를 대표하여 협정에 대해 다음 개정을 제안하는 영광을 가지는 바입니다.

1. 이 각서의 부록으로 첨부된 제1조(정의) 차호는 협정에 포함될 것이다.

2. 이 각서의 부록으로 첨부된 제3조(항공사의 지정)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

3. 이 각서의 부록으로 첨부된 제4조(운항허가의 취소 및 정지)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

4. 이 각서의 부록으로 첨부된 제8조(항공사 대표 및 판매)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

5. 이 각서의 부록으로 첨부된 제9조의2(항공 안전)는 협정에 포함될 것이다.

6. 이 각서의 부록으로 첨부된 제10조(공정 경쟁)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

7. 이 각서의 부록으로 첨부된 제10조의2(지상조업)는 협정에 포함될 것이다.

8. 이 각서의 부록으로 첨부된 제11조(운임)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

9. 이 각서의 부록으로 첨부된 새로운 부속서(노선 구조)는 협정의 기존 부속서를 대체할 것이다.

또한 본인은 대한민국 정부가 앞서 언급된 협정의 개정을 위한 국내절차를 완료하였음을 각하에게 알리고, 이 각서와 부록 및 수락을 표명하고 앞서 언급한 개정을 위한 폴란드공화국 정부의 국내절차가 완료되었음을 대한민국 정부에 알리는 각하의 회답각서가 협정을 개정하는 양국 정부 간의 합의를 구성하며, 그 합의는 각하의 회답각서일에 발효함을 제안하는 영광을 가지는 바입니다.

본인은 이 기회에 각하에게 최고의 경의를 거듭 표하는 바입니다.

선미라
주폴란드공화국
대한민국 특명전권대사

부록

제1조
정의

차. "항공운항증명서"라 함은 체약당사자의 항공당국이 증명서에 명시된 항공 활동에 대하여 해당 항공사가 항공기의 안전한 운항을 보장하기 위한 전문적 능력과 조직을 갖추고 있음을 확인하고 항공사에 발급하는 서류를 의미한다.

제3조
항공사의 지정

1. 각 체약당사자는 각각의 특정 노선상의 합의된 업무를 운영할 목적으로 하나 또는 그 이상의 항공사를 지정하고, 그러한 지정을 철회 또는 변경할 권리를 가진다. 그러한 지정은 한쪽 체약당사자의 항공당국이 다른 쪽 체약당사자의 항공당국에 대하여 서면으로 한다.

2. 그러한 지정과 운항허가 및 기술승인에 대하여 규정된 형태 및 방식으로 지정항공사로부터의 신청을 받으면 다른 쪽 체약당사자는 다음의 경우에 절차상 지연을 최소화하여 적절한 허가 및 승인을 부여한다.

가. 폴란드공화국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 「유럽연합 조약」 및 「유럽연합의 기능에 관한 조약」("유럽연합 조약")에 따라 폴란드공화국의 영역에서 설립되고 유럽연합법에 따라 유럽연합("유럽연합") 회원국으로부터 유효한 운항 면허를 가지고,

2) 항공사의 효과적인 규제 관리가 항공운항증명서 발급을 담당하는 유럽연합 회원국에 의하여 행사되고 유지되며, 항공사 지정에 있어 관련 항공당국이 명확히 확인되며,

3) 항공사가 유효한 운항 면허를 받은 유럽연합 회원국의 영역에 주된 사업장을 가지고,

4) 항공사가 유럽연합 회원국 또는 유럽자유무역연합 회원국 그리고/또는 그러한 국가의 국민에 의하여 직접 또는 과반수 소유권을 통하여 소유되고 실효적으로 지배되는 경우

나. 대한민국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 대한민국이 항공사의 효과적인 규제 관리를 가지고 유지하며,

2) 그 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 대한민국, 대한민국의 국민, 또는 그 모두에게 귀속되며, 그 항공사가 대한민국에 의하여 발급된 유효한 운항 면허를 가지는 경우

3. 지정항공사는 그 신청을 검토하는 체약당사자에 의하여 국제항공업무 운영에

대하여 통상적으로 적용되는 법령에 규정된 조건에 부합하는 자격을 갖춘다.

4. 이와 같이 항공사가 지정되고 허가를 받으면, 그 항공사는 이 협정의 규정과 적용 가능한 운항허가에 관한 국내적 요건을 준수하는 것을 조건으로 합의된 업무 운영을 개시할 수 있다.

제4조
운항허가의 취소 및 정지

1. 어느 한쪽 체약당사자는 다음의 경우에 다른 쪽 체약당사자에 의하여 지정된 항공사의 운항허가 또는 기술승인을 거절, 취소, 정지 또는 제한할 수 있다.

가. 폴란드공화국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 유럽연합 조약에 따라 폴란드공화국의 영역에서 설립되지 아니하였거나 유럽연합법에 따라 유럽연합 회원국으로부터 유효한 운항 면허를 가지지 아니한 경우, 또는

2) 항공운항증명서 발급을 담당하는 유럽연합 회원국에 의하여 항공사의 효과적인 규제 관리가 행사 또는 유지되지 아니하거나 항공사 지정에 있어 관련 항공당국이 명확히 확인되지 아니한 경우, 또는

3) 항공사가 유효한 운항 면허를 받은 유럽연합 회원국의 영역에 주된 사업장을 가지지 아니한 경우, 또는

4) 항공사가 유럽연합 회원국 또는 유럽자유무역연합 회원국 그리고/또는 그러한 국가의 국민에 의하여 직접 또는 과반수 소유권을 통하여 소유되지 아니하고, 실효적으로 지배되지 아니하는 경우, 또는

5) 항공사가 대한민국과 다른 유럽연합 회원국 사이의 양자 협정에 따라 이미 운항할 권한을 가지고, 그 항공사가 그 다른 유럽연합 회원국 내 지점을 포함한 노선에서 이 협정에 따른 운수권을 행사함으로써 그 다른 협정에 의하여 부과된 운수권의 제한을 회피하는 것을 대한민국이 입증할 수 있는 경우, 또는

6) 항공사가 유럽연합 회원국에 의하여 발급된 항공운항증명서를 보유하고, 대한민국과 그 유럽연합 회원국 간의 양자 항공업무협정이 없으며, 그 유럽연합 회원국이 대한민국에 의하여 지정된 항공사에 대하여 운수권을 부정하는 경우

나. 대한민국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 대한민국이 항공사에 대한 효과적인 규제 관리를 유지하지 아니하는 경우, 또는

2) 그 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 대한민국, 대한민국의 국민, 또

는 그 모두에게 귀속되지 아니하거나, 그 항공사가 대한민국에 의하여 발급된 유효한 운항 면허를 가지지 아니한 경우

대한민국은 이 항 가호5) 및 6)에 따른 권한의 침해 없이 이 조에 따른 권한을 행사할 때, 국적을 이유로 유럽연합 회원국의 항공사 간에 차별을 하지 아니한다.

다. 그 항공사가 권리를 부여하는 체약당사자에 의해 통상적으로 적용되는 법령을 준수하지 못하는 경우, 또는

라. 그 항공사가 이 협정 및 협정 부속서의 규정을 준수하지 아니하는 경우

2. 이 조 제1항에 언급된 즉각적인 취소, 정지 또는 조건의 부과가 더 이상의 법령 위반을 방지하기 위하여 필수적인 것이 아닌 한, 각 체약당사자는 이 협정 제14조에 따라 다른 쪽 체약당사자의 항공당국과 협의한 후에만 그러한 권리를 행사한다.

3. 이 조에 따른 한쪽 체약당사자의 조치가 있는 경우, 이 협정 제9조의2에 따른 다른 쪽 체약당사자의 권리는 침해되지 아니한다.

제8조
항공사 대표 및 판매

1. 각 체약당사자의 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 법령에 따라 그 다른 체약당사자의 영역에서 사무소, 지사 그리고/또는 대표를 세울 권리를 지닌다.

2. 각 체약당사자의 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 법령에 따라 그 다른 쪽 체약당사자의 영역에서 항공 업무의 제공 또는 홍보를 위하여 필요한 자체의 직원을 영입하고 유지하도록 허용된다.

3. 상호주의에 근거하여 그리고 다른 쪽 체약당사자의 법령에 따라, 각 체약당사자의 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 영역에서 직접 그리고 항공사의 판단에 따라 대리인 또는 인터넷을 통하여 항공운송서류의 판매에 종사할 권리를 가진다. 각 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 통화 또는 모든 자유태환통화로 항공운송서류를 판매할 권리를 가진다.

제9조의2
항공 안전

1. 각 체약당사자는 항공시설, 항공기 승무원, 항공기 및 항공기 운항과 관련한 분야에서 다른 쪽 체약당사자가 유지하는 안전 기준과 관련하여 언제든지 협의를 요청할 수 있다. 그러한 협의는 요청이 있은 후 30일 내에 개최된다.

2. 그러한 협의 후에 한쪽 체약당사자는 다른 쪽 체약당사자가 이 조 제1항에 언급된 분야에서 협약에 따라 그 당시에 설정된 기준에 부합하는 안전 기준을 효과적으로 유지 및 관리하고 있지 아니하다는 것을 발견할 경우, 그 다른 쪽 체약당사자에게 그러한 발견 및 국제민간항공기구 기준에 합치하는 데 필요하다고 여겨지는 조치에 대해 알린다. 그러면 다른 쪽 체약당사자는 합의된 기간 안에 적절한 시정 조치를 한다.

3. 협약 제16조에 따라, 한쪽 체약당사자의 항공사에 의하여 또는 이를 대신하여 운항되는 항공기로서 다른 쪽 체약당사자의 영역으로 또는 그 영역으로부터 운항하는 모든 항공기는 다른 쪽 체약당사자의 영역에 있는 동안, 그 항공기 운항에 불합리한 지연을 초래하지 아니하는 한, 다른 쪽 체약당사자의 권한 있는 당국에 의하여 점검의 대상이 될 수 있다는 것에 합의한다. 협약 제33조에 언급된 의무에도 불구하고, 이 점검의 목적은 관련 항공기 서류의 유효성, 항공기 승무원의 면허, 그리고 항공기 장비 및 항공기의 상태가 협약에 따라 그 당시에 확립된 기준에 합치하는지를 확인하는 것이다.

4. 항공기 운항의 안전을 확보하기 위하여 긴급조치가 필수불가결한 경우, 각 체약당사자는 다른 쪽 체약당사자의 하나 또는 다수의 항공사의 운항허가를 즉시 정지 또는 변경할 권리를 보유한다.

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

6. 이 조 제2항과 관련하여, 만약 합의된 기간이 경과한 때에도 한쪽 체약당사자가 국제민간항공기구 기준에 불합치하는 상태에 있다는 것이 밝혀지는 경우에는 국제민간항공기구의 사무총장에게 그 사실을 통지한다. 또한 사무총장에게 해당 상황에 대한 이후의 만족스러운 해결에 대해서도 통지한다.

7. 폴란드공화국이 또 다른 유럽연합 회원국에 의하여 규제 관리가 행사되고 유지되는 항공사를 지정한 경우, 이 협정의 안전 규정에 따른 대한민국의 권리는, 해당 유럽연합 회원국의 안전 기준의 채택, 행사, 또는 유지와 관련하여, 그리고 그 항공사의 운항허가와 관련하여 동등하게 적용된다.

제10조
공정 경쟁

1. 양 체약당사자의 지정항공사는 특정 노선에서 합의된 업무를 운영하는 경우 공정하고 균등하게 경쟁할 기회를 가진다.

2. 체약당사자의 지정항공사들에 의하여 합의된 업무상 제공되는 총 공급력은 체약당사자의 항공당국 간에 합의된다.

3. 각 체약당사자는 이 조 제2항에 따라 체약당사자의 항공당국 간 합의된 공급력 이내에서 상업적이고 시장에 기반한 고려에 따라 각 지정항공사가 자신이 제공하는 국제항공운송의 횟수와 공급력을 결정하도록 허용한다. 어느 체약당사자도 이 협정의 규정, 또는 협약에 의해 고려될 수 있는 동일한 조건에 따라 요구되는 경우를 제외하고 다른 쪽 체약당사자에 의하여 지정된 항공사가 운항하는 운송량, 횟수, 업무의 주기 또는 항공기종(들)을 일방적으로 제한하지 아니한다.

4. 각 체약당사자의 지정항공사는 합의된 업무의 운항 시간표를 시행 예정일 최소 60일 전까지 다른 쪽 체약당사자의 항공당국에 승인을 받기 위하여 제출한다. 운항 시간표의 모든 변경에도 동일한 절차가 적용된다. 특별한 경우에 이 기간은 해당 항공당국의 동의에 따라 단축될 수 있다.

5. 어느 체약당사자도 하나 또는 다수의 지정항공사가, 그 밖의 다른 하나 또는 다수의 항공사와 함께 또는 별도로, 경쟁자를 심하게 약화시키거나 노선으로부터 경쟁자를 배제하는 효과를 가지거나 그러한 가능성이 있거나 의도된 방식으로 시장 권력을 남용하는 것을 허용하지 아니한다.

제10조의2
지상조업

폴란드공화국의 경우 유럽연합법을 포함하여 각 체약당사자의 법령에 따라 각 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 영역 내에서 자체 지상조업("자체조업")을 수행할 권리 또는, 선택에 따라 전부 또는 부분적으로 지상조업 업무를 제공하는 경쟁공급자 중에서 선택할 권리를 갖는다. 그러한 법령이 자체조업을 제한 또는 배제하거나 지상조업 업무를 제공하는 공급자 간의 효과적 경쟁이 없는 경우, 각 지정항공사는 자체조업 및 1개 또는 복수의 공급자가 제공하는 지상조업 업무에 대한 접근에 비차별적인 대우를 받는다.

제11조
운임

1. 각 체약당사자는 각 지정항공사가 시장에서의 상업적 고려에 기초하여 항공업무에 대한 운임을 설정하도록 허용한다. 체약당사자에 의한 개입은 다음의 경우로 제한된다.

가. 비합리적으로 차별적인 요금 또는 관행의 방지

나. 지배적 지위의 남용으로 인하여 비합리적으로 높거나 제한적인 요금으로부터 소비자의 보호, 그리고

다. 직접 또는 간접적인 정부 보조 또는 지원으로 인한 인위적으로 낮은 요금으로부터 항공사의 보호

2. 각 체약당사자는 비차별성에 기초하여 다른 쪽 체약당사자의 항공사가 자국 영역을 목적지나 출발지로 하는 운항에 부과할 운임을 자국 항공당국에 신고하거나 제출하도록 요구할 수 있다. 양 체약당사자 항공사의 그러한 신고 또는 제출은 제안된 효력 발생일부터 30일 전까지 요구될 수 있다. 개별적인 경우, 신고 또는 제출이 통상적으로 요구되는 것보다 더 짧은 통지로 허용될 수 있다.

3. 어느 체약당사자도 가. 어느 한쪽 체약당사자의 항공사에 의한 체약당사자 영역 간 국제항공업무, 또는 나. 한쪽 체약당사자의 항공사에 의한 다른 쪽 체약당사자 영역과 그 밖의 제3국 영역 간 국제항공업무에 대하여 설정되도록 제안되거나 설정된 운임의 도입 또는 지속을 방해하기 위한 일방적인 조치를 하지 아니하며, 두 경우 모두 항공사 간 연계 운송에 기초한 운항을 포함한다. 어느 한 쪽 체약당사자가 그러한 운임이 이 조 제1항에 규정된 고려 사항과 합치되지 아니한다고 믿는 경우, 그 체약당사자는 협의를 요청하며 가능한 한 빠른 시일 내에 불만의 이유를 다른 쪽 체약당사자에 통지한다. 이 협의는 요청 접수 후 늦어도 30일 내에 개최되며, 체약당사자는 문제의 합리적인 해결을 위하여 필요한 정보를 확보하는 데 협력한다. 체약당사자가 불만이 통보된 운임에 관하여 합의에 도달하면, 각 체약당사자는 그 합의가 실행될 수 있도록 최대한 노력한다. 그러한 상호 간의 합의가 없는 경우, 그 운임의 효력은 발생하거나 유지된다.

부속서

노선 구조

1. 폴란드공화국의 지정항공사에 의하여 양 방향으로 운항되는 노선:

출발 지점	중간 지점	목적 지점	이원 지점
폴란드공화국 내의 모든 지점	모든 지점	대한민국 내의 모든 지점	모든 지점

2. 대한민국의 지정항공사에 의하여 양 방향으로 운항되는 노선:

출발 지점	중간 지점	목적 지점	이원 지점
대한민국 내의 모든 지점	모든 지점	폴란드공화국 내의 모든 지점	모든 지점

주 :

1. 중간 지점 및 이원 지점은 특정 노선상의 합의된 업무가 항공사를 지정한 체약당사자 영역 내에서 시작되거나 끝나는 경우, 지정항공사의 선택에 따라 일부 또는 모든 운항편은 생략할 수 있다.

2. 항공업무는 3 및 4자유 운수권 행사로 운항된다. 5자유 운수권은 양 체약당사자 항공당국 간의 양해를 근거로 합의될 수 있다.

3. 각 체약당사자의 지정항공사는 중간지점 및 이원지점을 자유롭게 선택할 수 있으며 해당 항공업무의 개시 전에 양 체약당사자의 항공당국에 중간지점 및 이원지점을 신고한다.

4. 각 체약당사자의 지정항공사는 중간지점 및 이원지점에서 중간기착 운수권을 행사할 수 있다.

EMBASSY OF THE REPUBLIC OF KOREA

(Korea's Proposing Note)

Warsaw, 2 October 2019

His Excellency Jacek Czaputowicz
Minister of Foreign Affairs of the Republic of Poland

Excellency,

I have the honor to refer to the Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Republic of Poland for Air Services done at Seoul on 14 October, 1991 (hereinafter referred to as "the Agreement"). In accordance with Article 17 of the Agreement I have the honor to propose, on behalf of the Government of the Republic of Korea, the following amendments to the Agreement:

1. The subparagraph (j) of Article 1 (Definitions), attached as Appendix to the present Note, will be included in the Agreement.

2. The Article 3 (Designation of Airlines), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

3. The Article 4 (Revocation and Suspension of Operating Authorization), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

4. The Article 8 (Airline Representation and Sales), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

5. The Article 9bis (Aviation Safety), attached as Appendix to the present Note, will be included in the Agreement.

6. The Article 10 (Fair Competition), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

7. The Article 10bis (Ground Handling), attached as Appendix to the present Note, will be included in the Agreement.

8. The Article 11 (Tariffs), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

9. A new Annex (Route Schedule), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Annex of the Agreement.

I have the further honor to inform Your Excellency that the Government of the Republic of Korea has completed its internal procedures for the aforementioned amendments to the Agreement, and to propose that this Note, together with its Appendix and Your Excellency's Note in reply indicating acceptance and informing the Government of the Republic of Korea that the internal procedures of the Government of the Republic of Poland for the aforementioned amendments have been completed, shall constitute an agreement between the two Governments amending the Agreement, which shall enter into force on the date of Your Excellency's Note in reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Mira Sun
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Republic of Korea to the Republic of Poland

Appendix

Article 1
Definitions

(j) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline by the aeronautical authorities of a Contracting Party which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate.

Article 3
Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. On receipt of such a designation, and upon application from the designated airline, in the form and manner prescribed for the operating authorization and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

(i) it is established in the territory of the Republic of Poland under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union (the "EU Treaties") and has a valid Operating License from a European Union (the "EU") Member State in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline has its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received its valid Operating License; and

(iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;

(b) in the case of an airline designated by the Republic of Korea:

(i) the Republic of Korea has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(ii) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, and the airline has a valid Operating License issued by the Republic of Korea.

3. The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws

and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

4. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement, as well as with the national requirements concerning operating permits if applicable.

Article 4

Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

(a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

(i) the airline is not established in the territory of the Republic of Poland under the EU Treaties or does not have a valid Operating License from a EU Member State in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received its valid Operating License; or

(iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and is not effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or

(v) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Korea and another EU Member State and the Republic of Korea can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or

(vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an EU Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Korea and that EU Member State, and that Member State has denied traffic rights to the airline designated by the Republic of Korea;

(b) in the case of an airline designated by the Republic of Korea:

(i) the Republic of Korea is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

(ii) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, or the airline does not have a valid Operating License issued by the Republic of Korea.

In exercising its right under this Article, and without prejudice to its rights under subparagraphs (a)(v) and (vi) of this Article, the Republic of Korea shall not discriminate between airlines of EU Member States on the grounds of nationality.

(c) the airline has failed to comply with the laws and regulations normally applied by the Contracting Party granting the rights; or

(d) the airline has failed to comply with the provisions of this Agreement and Annex thereto.

2. Unless the 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 rights shall be exercised by each Contracting Party only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 9bis of this Agreement shall not be prejudiced.

Article 8

Airline Representation and Sales

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to establish their offices, branches and/or representations in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that Contracting Party, their own staff who are required for the provision or promotion of air services.

3. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly and, at their discretion, through their agents or through the internet. Each designated airline shall have the right to sell its air transportation documents in the currency of the other Contracting Party or in any freely convertible currency.

Article 9bis
Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crews, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the International Civil Aviation Organization standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or on behalf of, an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided that this does not cause unreasonable delays in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with the International Civil Aviation Organization standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization shall be advised thereof. The latter shall also be advised of any subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where the Republic of Poland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the Republic of Korea under the safety provisions of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 10
Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations within the capacity entitlements agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in accordance with paragraph 2 of this Article. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except as may be required according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval the schedules of the agreed services, at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. The same procedure shall apply to any modification thereof. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

5. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

Article 10bis
Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Republic of Poland, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards its access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 11
Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

(a) prevention of unreasonably discriminatory 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 Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party for international air service between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party for international air service between the territory of the other Contracting Party and the territory of any other State, including in both cases transportation on an interline basis. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request and the Contracting Parties shall cooperate in securing the information necessary for a reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Annex

Route Schedule

1. Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Poland in both directions:

Points of Origin	**Intermediate Points**	**Points of Destination**	**Points Beyond**
Any points in the Republic of Poland	Any points	Any points in the Republic of Korea	Any points

2. Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Korea in both directions:

Points of Origin	**Intermediate Points**	**Points of Destination**	**Points Beyond**
Any points in the Republic of Korea	Any points	Any points in the Republic of Poland	Any points

NOTES:

1. Intermediate points and points beyond may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights provided that the agreed services on the specified routes begin or end in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

2. The services shall be operated with third and fourth freedom traffic rights. Fifth freedom traffic rights may be agreed on the basis of understandings between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The intermediate points and points beyond may be freely selected by the designated airlines of each Contracting Party and will be notified to the aeronautical authorities of both Contracting Parties before the commencement of the services.

4. The designated airlines of each Contracting Party may exercise own stop-over traffic rights on the intermediate points and points beyond.

Rzeczpospolita Polska
Minister Spraw Zagranicznych
Jacek Czaputowicz

Warszawa, dnia 29 października 2019 roku
Jej Ekscelencja Mira Sun
Ambasador Nadzwyczajny i Pełnomocny
Republiki Korei w Rzeczypospolitej Polskiej

Ekscelencjo,

Mam zaszczyt nawiązać do Noty Jej Ekscelencji z dnia 2 października 2019 roku, która brzmi następująco:

„Ekscelencjo,

Mam zaszczyt nawiązać do Umowy między Rządem Republiki Korei a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej o komunikacji lotniczej, sporządzonej w Seulu dnia 14 października 1991 roku (zwanej dalej „Umową"). Zgodnie z artykułem 17 Umowy mam zaszczyt zaproponować, w imieniu Rządu Republiki Korei, następujące zmiany do Umowy:

1. Punkt (j) w Artykule 1 (Definicje), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zostanie włączony do Umowy.

2. Artykuł 3 (Wyznaczenie Przedsiębiorstw Lotniczych), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

3. Artykuł 4 (Cofnięcie i Zawieszenie Zezwolenia Eksploatacyjnego), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

4. Artykuł 8 (Przedstawicielstwo Przedsiębiorstwa Lotniczego i Sprzedaże), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

5. Artykuł 9bis (Bezpieczeństwo Lotnictwa), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zostanie włączony do Umowy.

6. Artykuł 10 (Uczciwa Konkurencja), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

7. Artykuł 10bis (Obsługa Naziemna), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zostanie włączony do Umowy.

8. Artykuł 11 (Taryfy), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Artykuł w Umowie.

9. Nowy Załącznik (Wykaz Tras), załączony tak jak w Załączniku do niniejszej Noty, zastąpi aktualny Załącznik do Umowy.

Mam zaszczyt poinformować Jego Ekscelencję, że Rząd Republiki Korei zakończył swoje wewnętrzne procedury dla wyżej wymienionych zmian do Umowy i proponuje, aby niniejsza Nota łącznie z jej Załącznikiem oraz Nota Jego Ekscelencji będąca odpowiedzią, zawierająca akceptację oraz informująca Rząd Republiki Korei, że wewnętrzne procedury Rządu Rzeczypospolitej Polskiej dla wyżej wymienionych zmian zostały zakończone, tworzyły Porozumienie między obu Rządami w sprawie zmiany Umowy, które wejdzie w życie z datą Noty Jego Ekscelencji, stanowiącej odpowiedź.

Korzystam z okazji, aby ponowić Jego Ekscelencji wyrazy swojego wysokiego poważania."

Mam zaszczyt poinformować Jego Ekscelencję, że wymieniona propozycja jest zaakceptowana przez Rząd Rzeczypospolitej Polskiej oraz, że wewnętrzne procedury Rządu Rzeczypospolitej Polskiej dla wyżej wymienionych zmian do Umowy są

zakończone oraz potwierdzam, w imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, że Nota Jej Ekscelencji łącznie z jej Załącznikiem oraz niniejsza Nota tworzą Porozumienie między obu Rządami zmieniające Umowę, które wejdzie w życie z dniem niniejszej Noty, stanowiącej odpowiedź.

Korzystam z okazji, aby ponowić Jej Ekscelencji wyrazy swojego wysokiego poważania.

Jacek Czaputowicz
Minister Spraw Zagranicznych
Rzeczypospolitej Polskiej

Załącznik

Artykuł 1
DEFINICJE

(j) wyrażenie „certyfikat przewoźnika lotniczego" oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lotniczemu przez władze lotnicze Umawiającej się Strony potwierdzający, że dane przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie.

Artykuł 3
WYZNACZENIE PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć jedno lub więcej przedsiębiorstw lotniczych w celu eksploatacji uzgodnionych linii na każdej z określonych tras oraz cofnąć lub zmienić takie wyznaczenia. Wyznaczenia takie będą przekazane pisemnie przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia oraz wniosku od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego w formie i trybie wymaganym dla zezwoleń eksploatacyjnych i zezwoleń technicznych, druga Umawiająca się Strona udzieli odpowiednich zezwoleń i upoważnień, w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem, że:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

(i) jest ustanowione, zgodnie z Traktatem o Unii Europejskiej i Traktatem
o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktaty UE"), na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i posiada ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie Unii Europejskiej („UE") zgodnie z prawem Unii Europejskiej; oraz

(ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym, a właściwa władza lotnicza jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; oraz

(iii) przedsiębiorstwo lotnicze ma główne miejsce prowadzenia działalności
na terytorium państwa członkowskiego UE, od którego otrzymało koncesję; oraz

(iv) przedsiębiorstwo lotnicze jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu i/lub obywateli tych państw;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Republikę Korei:

(i) Republika Korei sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym; oraz

(ii) przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Republiki Korei, obywateli Republiki Korei, lub łącznie oraz przedsiębiorstwo lotnicze posiada ważną koncesję wydaną przez Republikę Korei.

3. Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje do spełnienia warunków określonych w ustawach i przepisach normalnie stosowanych w odniesieniu do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych przez Umawiającą się Stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski.

4. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostanie tak wyznaczone i upoważnione, może rozpocząć operacje na uzgodnionych liniach, pod warunkiem, że przedsiębiorstwo lotnicze działa zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy, a także z wymogami krajowymi dotyczącymi zezwoleń, jeżeli takie są stosowane.

Artykuł 4
COFNIĘCIE I ZAWIESZENIE ZEZWOLENIA EKSPLOATACYJNEGO

1. Każda Umawiająca się Strona może odmówić, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę, gdy:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

(i) przedsiębiorstwo lotnicze nie jest ustanowione, zgodnie z Traktatami UE, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub nie posiada ważnej koncesji z państwa członkowskiego UE wydanej zgodnie z prawem Unii Europejskiej; lub

(ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje i nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym, lub właściwa władza lotnicza nie jest wyraźnie określona w wyznaczeniu; lub

(iii) przedsiębiorstwo lotnicze nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności na terytorium państwa członkowskiego UE, które wydało mu koncesję; lub

(iv) przedsiębiorstwo lotnicze nie jest własnością bezpośrednio lub poprzez udział większościowy i nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu i/lub obywateli tych państw; lub

(v) przedsiębiorstwo lotnicze jest upoważnione do wykonywania operacji zgodnie z umową dwustronną między Republiką Korei i innym państwem członkowskim UE oraz Republiką Korei może wykazać, że przez wykonywanie praw przewozowych zgodnie z niniejszą Umową, na trasie obejmującej punkt znajdujący się w tym innym państwie członkowskim UE, przedsiębiorstwo lotnicze obchodziłoby ograniczenia praw przewozowych nałożone przez taką inną umowę; lub

(vi) przedsiębiorstwo lotnicze posiada certyfikat przewoźnika lotniczego wydany przez państwo członkowskie UE, z którym Republika Korei nie posiada dwustronnej umowy o komunikacji lotniczej, a to państwo członkowskie UE odmówiło praw przewozowych przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez Republikę Korei;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Republikę Korei:

(i) Republika Korei nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym; lub

(ii) przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego nie należą do Republiki Korei, obywateli Republiki Korei, lub łącznie oraz przedsiębiorstwo lotnicze nie posiada ważnej koncesji wydanej przez Republikę Korei.

Wykonując swoje prawa zgodnie z niniejszym Artykułem i bez uszczerbku dla jej praw wynikających z ustępów (a) (v) i (vi) niniejszego Artykułu, Republika Korei nie stosuje dyskryminacji między przedsiębiorstwami lotniczymi z państw członkowskich UE ze względu na ich przynależność państwową.

(c) przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób nie przestrzega ustaw i przepisów normalnie stosowanych przez Umawiającą się Stronę przyznającej prawa; lub

(d) przedsiębiorstwo lotnicze nie przestrzega postanowień niniejszej Umowy i Załącznika do niej.

2. Prawa takie mogą być wykonywane przez każdą Umawiającą się Stronę jedynie
po konsultacjach z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z Artykułem 14 niniejszej Umowy, chyba że niezwłoczne cofnięcie, zawieszenie lub nałożenie warunków wymienionych w ustępie 1 niniejszego Artykułu jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw i przepisów.

3. Działania jednej Umawiającej się Strony, podejmowane na podstawie niniejszego Artykułu, nie naruszą praw drugiej Umawiającej się Strony określonych w Artykule 9bis niniejszej Umowy.

Artykuł 8
PRZEDSTAWICIELSTWO PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZEGO I SPRZEDAŻE

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do utworzenia swoich biur, oddziałów i/lub przedstawicielstw na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą uprawnione do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony własnego personelu, niezbędnego do wykonywania i promocji przewozów lotniczych.

3. Na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo prowadzić sprzedaż lotniczych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, za pośrednictwem swoich agentów lub przez internet. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo sprzedawać własne lotnicze dokumenty przewozowe za walutę drugiej Umawiającej się Strony lub walutach wymienialnych.

Artykuł 9bis
BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zażądać konsultacji dotyczących stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę standardów bezpieczeństwa w dziedzinie dotyczącej urządzeń lotniczych, załóg lotniczych, statków powietrznych i eksploatacji statków powietrznych. Konsultacje takie odbędą się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania takiej prośby.

2. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi,
że druga Umawiająca się Strona skutecznie nie stosuje i nie utrzymuje standardów bezpieczeństwa w dziedzinach, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, odpowiadających standardom ustanowionym w tym czasie zgodnie z Konwencją, druga Umawiająca się Strona zostanie powiadomiona o tych wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne w celu spełnienia standardów Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działania naprawcze w uzgodnionym terminie.

3. Zgodnie z Artykułem 16 Konwencji stwierdza się dalej, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez lub w imieniu przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony wykonujący przewozy do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, może być poddany, podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, inspekcji przez upoważnionych przedstawicieli drugiej Umawiającej się Strony pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia operacji statku powietrznego. Niezależnie od zobowiązań wymienionych w Artykule 33 Konwencji, celem tej inspekcji jest sprawdzenie ważności odpowiednich dokumentów statku powietrznego, licencji jego załóg oraz czy wyposażenie statku powietrznego oraz jego stan spełnia standardy obowiązujące w tym czasie zgodnie z Konwencją.

4. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo do natychmiastowego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony w przypadku, gdy konieczne jest podjęcie bezzwłocznych działań dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji przedsiębiorstwa lotniczego.

5. Jakiekolwiek działania podjęte przez jedną Umawiającą się Stronę, zgodnie z ustępem 4 niniejszego Artykułu, powinny być zakończone z chwilą, gdy przestała istnieć przyczyna dla podjęcia takich działań.

6. Jeżeli, w związku z ustępem 2 niniejszego Artykułu, zostanie stwierdzone, że jedna Umawiająca się Strona w dalszym ciągu nie stosuje standardów Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego po upłynięciu uzgodnionego terminu, informuje się o tym Sekretarza Generalnego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Powinien być on również poinformowany o późniejszym zadawalającym rozwiązaniu sprawy.

7. Jeżeli Rzeczpospolita Polska wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, nad którym kontrolę regulacyjną wykonuje i utrzymuje inne państwo członkowskie UE, prawa Republiki Korei zgodnie z postanowieniami dotyczącymi bezpieczeństwa niniejszej Umowy mają w równym stopniu zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania standardów bezpieczeństwa przez to drugie państwo członkowskie UE oraz do zezwolenia eksploatacyjnego tego przedsiębiorstwa lotniczego.

Artykuł 10
UCZCIWA KONKURENCJA

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały sprawiedliwe i jednakowe możliwości konkurowania przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Ogólna zdolność przewozowa oferowana na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będzie uzgadniana między władzami lotniczymi Umawiających się Stron.

3. Każda Umawiająca się Strona będzie zezwalać każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowym transporcie lotniczym, zgodnie z uwarunkowaniami handlowymi i rynkowymi oraz w ramach zdolności przewozowej uzgodnionej między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron na podstawie ustępu 2 niniejszego Artykułu. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie jednostronnie ograniczać wielkości ruchu, częstotliwości lub regularności przewozu lub typu albo typów statków powietrznych eksploatowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę, z wyjątkiem przypadków określonych w niniejszej Umowie lub według ujednoliconych warunków jakie mogą być przewidziane przez Konwencję.

4. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą, co najmniej sześćdziesiąt (60) dni przed proponowaną datą ich wejścia w życie, przedkładać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony do zatwierdzenia rozkład uzgodnionych linii. Taka sama procedura będzie stosowana do wszelkich zmian. W specjalnych przypadkach niniejszy termin może być skrócony pod warunkiem zgody wymienionych władz.

5. Żadna Umawiająca się Strona nie zezwoli swojemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym, działającym samodzielnie lub wspólnie z jakimkolwiek innym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi na nadużycie pozycji rynkowej, powodujące lub mające na celu spowodowanie znaczne osłabienie konkurenta lub wykluczenie go z trasy.

Artykuł 10bis
OBSŁUGA NAZIEMNA

Z zastrzeżeniem ustaw i przepisów każdej Umawiającej się Strony, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, prawa Unii Europejskiej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało na terytorium drugiej Umawiającej się Strony prawo do wykonywania swojej własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna") lub, według swojego uznania, prawo do wyboru usługodawcy spośród konkurujących usługodawców, zapewniających usługi obsługi naziemnej, w całości lub części. Jeżeli takie ustawy i przepisy ograniczają lub wykluczają własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest rzeczywistej konkurencji między usługodawcami świadczącymi usługi w zakresie obsługi naziemnej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie traktowane w sposób niedyskryminujący w zakresie dostępu do własnej obsługi naziemnej lub usług obsługi naziemnej, oferowanych przez usługodawcę lub usługodawców.

Artykuł 11
TARYFY

1. Każda Umawiająca się Strona zezwoli na ustalanie przez każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze taryf za przewóz lotniczy opartych na uwarunkowaniach handlowych rynku. Interwencja przez Umawiające się Strony będzie ograniczona do:

(a) Zapobieżenia stosowaniu nieuzasadnionych dyskryminacyjnych cen lub praktyk:

(b) ochrony konsumentów przed zawyżonymi lub restrykcyjnymi cenami, ustanowionymi w sposób nieuzasadniony w wyniku nadużycia pozycji dominującej; oraz

(c) ochrony przedsiębiorstw lotniczych przed cenami sztucznie zaniżonymi z powodu bezpośredniego lub pośredniego rządowego subsydiowania lub wsparcia.

2. Każda Umawiająca się Strona może wymagać, w sposób niedyskryminujący, notyfikowania lub zgłoszenia władzom lotniczym taryf pobieranych na trasach do lub z jej terytorium przez przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony. Wymóg takiej notyfikacji lub zgłoszenia przez przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron może być zgłoszony nie później niż trzydzieści (30) dni przed proponowaną datą wejścia tych taryf w życie. W przypadkach szczególnych, notyfikacja lub zgłoszenie może być dopuszczone w krótszym terminie niż zwykle wymagany.

3. Żadna Umawiająca się Strona nie podejmie jednostronnych działań dla powstrzymania wprowadzenia lub dalszego stosowania taryfy zaproponowanej lub stosowanej przez (a) przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony za międzynarodowy przewóz lotniczy między terytoriami Umawiających się Stron; lub (b) przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony za międzynarodowy przewóz lotniczy między terytorium drugiej Umawiającej się Strony i jakiegokolwiek innego Państwa, włączając w obu przypadkach przewóz w oparciu o umowę *interline*. Jeżeli którakolwiek Umawiająca się Strona uważa, że jakakolwiek taka taryfa jest niezgodna z zasadami wymienionymi w ustępie 1 niniejszego Artykułu, powinna ona zażądać konsultacji i powiadomić drugą Umawiającą się Stronę o przyczynach swojego niezadowolenia tak szybko jak jest to możliwe. Takie konsultacje powinny być przeprowadzone nie później niż w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania żądania, natomiast Umawiające się Strony powinny współpracować dla zapewnienia informacji niezbędnych dla należytego załatwienia sprawy. Jeżeli Umawiające się Strony osiągną porozumienie w

sprawie taryfy, co do której przekazane zostało powiadomienie o niezadowoleniu, każda Umawiająca się Strona podejmie wszelkie wysiłki dla stosowania takiego porozumienia. Przy braku takiego wzajemnego porozumienia, taryfa taka zostanie wprowadzona lub nadal będzie stosowana.

Załącznik
WYKAZ TRAS

1. Trasy do eksploatacji przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej w obu kierunkach:

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty przeznaczenia	Punkty położone dalej
Jakiekolwiek punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Jakiekolwiek punkty	Jakiekolwiek punkty w Republice Korei	Jakiekolwiek punkty

2. Trasy do eksploatacji przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Republiki Korei w obu kierunkach:

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty przeznaczenia	Punkty położone dalej
Jakiekolwiek punkty w Republice Korei	Jakiekolwiek punkty	Jakiekolwiek punkty w Rzeczypospolitej Polskiej	Jakiekolwiek punkty

Uwagi:

1. Według uznania wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, punkty pośrednie i punkty położone dalej mogą być omijane w jakimkolwiek locie lub we wszystkich lotach pod warunkiem, że uzgodnione linie na określonych trasach rozpoczynają się lub kończą na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze.

2. Linie będą eksploatowane z prawami trzeciej i czwartej wolności. Prawa piątej wolności mogą być uzgodnione na podstawie porozumienia między władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron.

3. Punkty pośrednie i punkty położone dalej mogą być swobodnie wybierane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony oraz będą zgłaszane władzom lotniczym obu Umawiających się Stron przed rozpoczęciem operacji.

4. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony mogą korzystać z praw przewozowych w zakresie przerw w podróży własnych pasażerów („own stop-over") w punktach pośrednich i położonych dalej.

주폴란드공화국

외교장관

Jacek Czaputowicz

바르샤바, 2019년 10월29일

선미라 각하

주폴란드공화국

대한민국 특명전권대사

각하,

본인은 다음 내용의 2019년 10월 2일자 각하의 각서에 대해 언급하는 영광을 가지는 바입니다.

"각하,

본인은 1991년 10월 14일 서울에서 체결된 대한민국 정부와 폴란드공화국 정부 간의 항공업무를 위한 협정(이하 "협정"이라 한다)에 대하여 언급하는 영광을 가지는 바입니다. 협정 제17조에 따라 본인은 대한민국 정부를 대표하여 협정에 대해 다음 개정을 제안하는 영광을 가지는 바입니다.

1. 이 각서의 부록으로 첨부된 제1조(정의) 차호는 협정에 포함될 것이다.

2. 이 각서의 부록으로 첨부된 제3조(항공사의 지정)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

3. 이 각서의 부록으로 첨부된 제4조(운항허가의 취소 및 정지)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

4. 이 각서의 부록으로 첨부된 제8조(항공사 대표 및 판매)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

5. 이 각서의 부록으로 첨부된 제9조의2(항공 안전)는 협정에 포함될 것이다.

6. 이 각서의 부록으로 첨부된 제10조(공정 경쟁)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

7. 이 각서의 부록으로 첨부된 제10조의2(지상조업)는 협정에 포함될 것이다.

8. 이 각서의 부록으로 첨부된 제11조(운임)는 협정의 기존 조를 대체할 것이다.

9. 이 각서의 부록으로 첨부된 새로운 부속서(노선 구조)는 협정의 기존 부속서를 대체할 것이다.

또한 본인은 대한민국 정부가 앞서 언급된 협정의 개정을 위한 국내절차를 완료하였음을 각하에게 알리고, 이 각서와 부록 및 수락을 표명하고 앞서 언급한 개정을 위한 폴란드공화국 정부의 국내절차가 완료되었음을 대한민국 정부에 알리는 각하의 회답각서가 협정을 개정하는 양국 정부 간의 합의를 구성하며, 그 합의는 각하의 회답각서일에 발효함을 제안하는 영광을 가지는 바입니다.

본인은 이 기회에 각하에게 최고의 경의를 거듭 표하는 바입니다."

또한 본인은 상기 제안이 폴란드공화국 정부에게 수락 가능하고 앞서 언급된 협정의 개정을 위한 폴란드공화국 정부의 국내절차가 완료되었음을 각하에게 알리며, 폴란드공화국 정부를 대표하여 각하의 각서와 부록 및 이 회답각서가 협정을 개정하는 양국 정부 간의 합의를 구성하며, 그 합의는 이 회답각서일에 발효함을 확인하는 영광을 가지는 바입니다.

본인은 이 기회에 각하에게 최고의 경의를 거듭 표하는 바입니다.

Jacek Czaputowicz

주폴란드공화국

외교장관

부록

제1조

정의

차. "항공운항증명서"라 함은 체약당사자의 항공당국이 증명서에 명시된 항공활동에 대하여 해당 항공사가 항공기의 안전한 운항을 보장하기 위한 전문적 능력과 조직을 갖추고 있음을 확인하고 항공사에 발급하는 서류를 의미한다.

제3조

항공사의 지정

1. 각 체약당사자는 각각의 특정 노선상의 합의된 업무를 운영할 목적으로 하나 또는 그 이상의 항공사를 지정하고, 그러한 지정을 철회 또는 변경할 권리를 가진다. 그러한 지정은 한쪽 체약당사자의 항공당국이 다른 쪽 체약당사자의 항공당국에 대하여 서면으로 한다.

2. 그러한 지정과 운항허가 및 기술승인에 대하여 규정된 형태 및 방식으로 지정항공사로부터의 신청을 받으면 다른 쪽 체약당사자는 다음의 경우에 절차상 지연을 최소화하여 적절한 허가 및 승인을 부여한다.

가. 폴란드공화국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 「유럽연합 조약」 및 「유럽연합의 기능에 관한 조약」("유럽연합 조약")에 따라 폴란드공화국의 영역에서 설립되고 유럽연합법에 따라 유럽연합("유럽연합") 회원국으로부터 유효한 운항 면허를 가지고,

2) 항공사의 효과적인 규제 관리가 항공운항증명서 발급을 담당하는 유럽연합 회원국에 의하여 행사되고 유지되며, 항공사 지정에 있어 관련 항공당국이 명확히 확인되며,

3) 항공사가 유효한 운항 면허를 받은 유럽연합 회원국의 영역에 주된 사업장을 가지고,

4) 항공사가 유럽연합 회원국 또는 유럽자유무역연합 회원국 그리고/또는 그러한 국가의 국민에 의하여 직접 또는 과반수 소유권을 통하여 소유되고 실효적으로 지배되는 경우

나. 대한민국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 대한민국이 항공사의 효과적인 규제 관리를 가지고 유지하며,

2) 그 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 대한민국, 대한민국의 국민, 또는 그 모두에게 귀속되며, 그 항공사가 대한민국에 의하여 발급된 유효한 운항 면허를 가지는 경우

3. 지정항공사는 그 신청을 검토하는 체약당사자에 의하여 국제항공업무 운영에 대하여 통상적으로 적용되는 법령에 규정된 조건에 부합하는 자격을 갖춘다.

4. 이와 같이 항공사가 지정되고 허가를 받으면, 그 항공사는 이 협정의 규정과 적용 가능한 운항허가에 관한 국내적 요건을 준수하는 것을 조건으로 합의된 업무 운영을 개시할 수 있다.

제4조

운항허가의 취소 및 정지

1. 어느 한쪽 체약당사자는 다음의 경우에 다른 쪽 체약당사자에 의하여 지정된 항공사의 운항허가 또는 기술승인을 거절, 취소, 정지 또는 제한할 수 있다.

가. 폴란드공화국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 유럽연합 조약에 따라 폴란드공화국의 영역에서 설립되지 아니하였거나 유럽연합법에 따라 유럽연합 회원국으로부터 유효한 운항 면허를 가지지 아니한 경우, 또는

2) 항공운항증명서 발급을 담당하는 유럽연합 회원국에 의하여 항공사의 효과적인 규제 관리가 행사 또는 유지되지 아니하거나 항공사 지정에 있어 관련 항공당국이 명확히 확인되지 아니한 경우, 또는

3) 항공사가 유효한 운항 면허를 받은 유럽연합 회원국의 영역에 주된 사업장을 가지지 아니한 경우, 또는

4) 항공사가 유럽연합 회원국 또는 유럽자유무역연합 회원국 그리고/또는 그러한 국가의 국민에 의하여 직접 또는 과반수 소유권을 통하여 소유되지 아니하고, 실효적으로 지배되지 아니하는 경우, 또는

5) 항공사가 대한민국과 다른 유럽연합 회원국 사이의 양자 협정에 따라 이미 운항할 권한을 가지고, 그 항공사가 그 다른 유럽연합 회원국 내 지점을 포함한 노선에서 이 협정에 따른 운수권을 행사함으로써 그 다른 협정에 의하여 부과된 운수권의 제한을 회피하는 것을 대한민국이 입증할 수 있는 경우, 또는

6) 항공사가 유럽연합 회원국에 의하여 발급된 항공운항증명서를 보유하고, 대한민국과 그 유럽연합 회원국 간의 양자 항공업무협정이 없으며, 그 유럽연합 회원국이 대한민국에 의하여 지정된 항공사에 대하여 운수권을 부정하는 경우

나. 대한민국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 대한민국이 항공사에 대한 효과적인 규제 관리를 유지하지 아니하는 경우,

또는

2) 그 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 대한민국, 대한민국의 국민, 또는 그 모두에게 귀속되지 아니하거나, 그 항공사가 대한민국에 의하여 발급된 유효한 운항 면허를 가지지 아니한 경우

대한민국은 이 항 가호5) 및 6)에 따른 권한의 침해 없이 이 조에 따른 권한을 행사할 때, 국적을 이유로 유럽연합 회원국의 항공사 간에 차별을 하지 아니한다.

다. 그 항공사가 권리를 부여하는 체약당사자에 의해 통상적으로 적용되는 법령을 준수하지 못하는 경우, 또는

라. 그 항공사가 이 협정 및 협정 부속서의 규정을 준수하지 아니하는 경우

2. 이 조 제1항에 언급된 즉각적인 취소, 정지 또는 조건의 부과가 더 이상의 법령 위반을 방지하기 위하여 필수적인 것이 아닌 한, 각 체약당사자는 이 협정 제14조에 따라 다른 쪽 체약당사자의 항공당국과 협의한 후에만 그러한 권리를 행사한다.

3. 이 조에 따른 한쪽 체약당사자의 조치가 있는 경우, 이 협정 제9조의2에 따른 다른 쪽 체약당사자의 권리는 침해되지 아니한다.

제8조

항공사 대표 및 판매

1. 각 체약당사자의 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 법령에 따라 그 다른 체약당사자의 영역에서 사무소, 지사 그리고/또는 대표를 세울 권리를 지닌다.

2. 각 체약당사자의 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 법령에 따라 그 다른 쪽 체약당사자의 영역에서 항공 업무의 제공 또는 홍보를 위하여 필요한 자체의 직원을 영입하고 유지하도록 허용된다.

3. 상호주의에 근거하여 그리고 다른 쪽 체약당사자의 법령에 따라, 각 체약당사자의 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 영역에서 직접 그리고 항공사의 판단에 따라 대리인 또는 인터넷을 통하여 항공운송서류의 판매에 종사할 권리를 가진다. 각 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 통화 또는 모든 자유태환통화로 항공운송서류를 판매할 권리를 가진다.

제9조의2

항공 안전

1. 각 체약당사자는 항공시설, 항공기 승무원, 항공기 및 항공기 운항과 관련한 분야에서 다른 쪽 체약당사자가 유지하는 안전 기준과 관련하여 언제든지 협의를 요청할 수 있다. 그러한 협의는 요청이 있은 후 30일 내에 개최된다.

2. 그러한 협의 후에 한쪽 체약당사자는 다른 쪽 체약당사자가 이 조 제1항에 언급된 분야에서 협약에 따라 그 당시에 설정된 기준에 부합하는 안전 기준을 효과적으로 유지 및 관리하고 있지 아니하다는 것을 발견할 경우, 그 다른 쪽 체약당사자에게 그러한 발견 및 국제민간항공기구 기준에 합치하는데 필요하다고 여겨지는 조치에 대해 알린다. 그러면 다른 쪽 체약당사자는 합의된 기간 안에 적절한 시정 조치를 한다.

3. 협약 제16조에 따라, 한쪽 체약당사자의 항공사에 의하여 또는 이를 대신하여 운항되는 항공기로서 다른 쪽 체약당사자의 영역으로 또는 그 영역으로부터 운항하는 모든 항공기는 다른 쪽 체약당사자의 영역에 있는 동안, 그 항공기 운항에 불합리한 지연을 초래하지 아니하는 한, 다른 쪽 체약당사자의 권한 있는 당국에 의하여 점검의 대상이 될 수 있다는 것에 합의한다. 협약 제33조에 언급된 의무에도 불구하고, 이 점검의 목적은 관련 항공기 서류의 유효성, 항공기 승무원의 면허, 그리고 항공기 장비 및 항공기의 상태가 협약에 따라 그 당시에 확립된 기준에 합치하는지를 확인하는 것이다.

4. 항공기 운항의 안전을 확보하기 위하여 긴급조치가 필수불가결한 경우, 각 체약당사자는 다른 쪽 체약당사자의 하나 또는 다수의 항공사의 운항허가를 즉시 정지 또는 변경할 권리를 보유한다.

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

6. 이 조 제2항과 관련하여, 만약 합의된 기간이 경과한 때에도 한쪽 체약 당사자가 국제민간항공기구 기준에 불합치하는 상태에 있다는 것이 밝혀지는 경우에는 국제민간항공기구의 사무총장에게 그 사실을 통지한다. 또한 사무총장에게 해당 상황에 대한 이후의 만족스러운 해결에 대해서도 통지한다.

7. 폴란드공화국이 또 다른 유럽연합 회원국에 의하여 규제 관리가 행사되고 유지되는 항공사를 지정한 경우, 이 협정의 안전 규정에 따른 대한민국의 권리는, 해당 유럽연합 회원국의 안전 기준의 채택, 행사, 또는 유지와 관련하여, 그리고 그 항공사의 운항허가와 관련하여 동등하게 적용된다.

제10조

공정 경쟁

1. 양 체약당사자의 지정항공사는 특정 노선에서 합의된 업무를 운영하는 경우 공정하고 균등하게 경쟁할 기회를 가진다.

2. 체약당사자의 지정항공사들에 의하여 합의된 업무상 제공되는 총 공급력은 체약당사자의 항공당국 간에 합의된다.

3. 각 체약당사자는 이 조 제2항에 따라 체약당사자의 항공당국 간 합의된 공급력 이내에서 상업적이고 시장에 기반한 고려에 따라 각 지정항공사가 자신이 제공하는 국제항공운송의 횟수와 공급력을 결정하도록 허용한다. 어느 체약당사자도 이 협정의 규정, 또는 협약에 의해 고려될 수 있는 동일한 조건에 따라 요구되는 경우를 제외하고 다른 쪽 체약당사자에 의하여 지정된 항공사가 운항하는 운송량, 횟수, 업무의 주기 또는 항공기종(들)을 일방적으로 제한하지 아니한다.

4. 각 체약당사자의 지정항공사는 합의된 업무의 운항 시간표를 시행 예정일 최소 60일 전까지 다른 쪽 체약당사자의 항공당국에 승인을 받기 위하여 제출한다. 운항 시간표의 모든 변경에도 동일한 절차가 적용된다. 특별한 경우에 이 기간은 해당 항공당국의 동의에 따라 단축될 수 있다.

5. 어느 체약당사자도 하나 또는 다수의 지정항공사가, 그 밖의 다른 하나 또는 다수의 항공사와 함께 또는 별도로, 경쟁자를 심하게 약화시키거나 노선으로부터 경쟁자를 배제하는 효과를 가지거나 그러한 가능성이 있거나 의도된 방식으로 시장 권력을 남용하는 것을 허용하지 아니한다.

제10조의2

지상조업

폴란드공화국의 경우 유럽연합법을 포함하여 각 체약당사자의 법령에 따라 각 지정항공사는 다른 쪽 체약당사자의 영역 내에서 자체 지상조업("자체조업")을 수행할 권리 또는, 선택에 따라 전부 또는 부분적으로 지상조업 업무를 제공하는 경쟁공급자 중에서 선택할 권리를 갖는다. 그러한 법령이 자체조업을 제한 또는 배제하거나 지상조업 업무를 제공하는 공급자 간의 효과적 경쟁이 없는 경우, 각 지정항공사는 자체조업 및 1개 또는 복수의 공급자가 제공하는 지상조업 업무에 대한 접근에 비차별적인 대우를 받는다.

제11조

운임

1. 각 체약당사자는 각 지정항공사가 시장에서의 상업적 고려에 기초하여 항공업무에 대한 운임을 설정하도록 허용한다. 체약당사자에 의한 개입은 다음의 경우로 제한된다.

가. 비합리적으로 차별적인 요금 또는 관행의 방지

나. 지배적 지위의 남용으로 인하여 비합리적으로 높거나 제한적인 요금으로부터 소비자의 보호, 그리고

다. 직접 또는 간접적인 정부 보조 또는 지원으로 인한 인위적으로 낮은 요금으로부터 항공사의 보호

2. 각 체약당사자는 비차별성에 기초하여 다른 쪽 체약당사자의 항공사가 자국 영역을 목적지나 출발지로 하는 운항에 부과할 운임을 자국 항공당국에 신고하거나 제출하도록 요구할 수 있다. 양 체약당사자 항공사의 그러한 신고 또는 제출은 제안된 효력 발생일부터 30일 전까지 요구될 수 있다. 개별적인 경우, 신고 또는 제출이 통상적으로 요구되는 것보다 더 짧은 통지로 허용될 수 있다.

3. 어느 체약당사자도 가. 어느 한쪽 체약당사자의 항공사에 의한 체약당사자 영역 간 국제항공업무, 또는 나. 한쪽 체약당사자의 항공사에 의한 다른 쪽 체약당사자 영역과 그 밖의 제3국 영역 간 국제항공업무에 대하여 설정되도록 제안되거나 설정된 운임의 도입 또는 지속을 방해하기 위한 일방적인 조치를 하지 아니하며, 두 경우 모두 항공사 간 연계 운송에 기초한 운항을 포함한다. 어느 한 쪽 체약당사자가 그러한 운임이 이 조 제1항에 규정된 고려 사항과 합치되지 아니한다고 믿는 경우, 그 체약당사자는 협의를 요청하며 가능한 한 빠른 시일 내에 불만의 이유를 다른 쪽 체약당사자에 통지한다. 이 협의는 요청 접수 후 늦어도 30일 내에 개최되며, 체약당사자는 문제의 합리적인 해결을 위하여 필요한 정보를 확보하는 데 협력한다. 체약당사자가 불만이 통보된 운임에 관하여 합의에 도달하면, 각 체약당사자는

그 합의가 실행될 수 있도록 최대한 노력한다. 그러한 상호간의 합의가 없는 경우, 그 운임의 효력은 발생하거나 유지된다.

부속서

노선 구조

1. 폴란드공화국의 지정항공사에 의하여 양 방향으로 운항되는 노선:

출발 지점	중간 지점	목적 지점	이원 지점
폴란드공화국 내의 모든 지점	모든 지점	대한민국 내의 모든 지점	모든 지점

2. 대한민국의 지정항공사에 의하여 양 방향으로 운항되는 노선:

출발 지점	중간 지점	목적 지점	이원 지점
대한민국 내의 모든 지점	모든 지점	폴란드공화국 내의 모든 지점	모든 지점

주 :

1. 중간 지점 및 이원 지점은 특정 노선상의 합의된 업무가 항공사를 지정한 체약당사자 영역 내에서 시작되거나 끝나는 경우, 지정항공사의 선택에 따라 일부 또는 모든 운항편은 생략할 수 있다.

2. 항공업무는 3 및 4자유 운수권 행사로 운항된다. 5자유 운수권은 양 체약당사자 항공당국 간의 양해를 근거로 합의될 수 있다.

3. 각 체약당사자의 지정항공사는 중간지점 및 이원지점을 자유롭게 선택할 수 있으며 해당 항공업무의 개시 전에 양 체약당사자의 항공당국에 중간지점 및 이원지점을 신고한다.

4. 각 체약당사자의 지정항공사는 중간지점 및 이원지점에서 중간기착 운수권을 행사할 수 있다.

Republic of Poland
Minister of Foreign Affairs
Jacek Czaputowicz

Warsaw, 29 October 2019

Her Excellency Mira Sun
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary
of the Republic of Korea to the Republic of Poland

Excellency,

I have the honor to refer to Note of Your Excellency dated 2 October 2019, which reads as follows:

"Excellency,

I have the honor to refer to the Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Republic of Poland for Air Services done at Seoul on 14 October, 1991 (hereinafter referred to as "the Agreement"). In accordance with Article 17 of the Agreement I have the honor to propose, on behalf of the Government of the Republic of Korea, the following amendments to the Agreement:

1. The subparagraph (j) of Article 1 (Definitions), attached as Appendix to the present Note, will be included in the Agreement.

2. The Article 3 (Designation of Airlines), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

3. The Article 4 (Revocation and Suspension of Operating Authorization), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

4. The Article 8 (Airline Representation and Sales), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

5. The Article 9bis (Aviation Safety), attached as Appendix to the present Note, will be included in the Agreement.

6. The Article 10 (Fair Competition), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

7. The Article 10bis (Ground Handling), attached as Appendix to the present Note, will be included in the Agreement.

8. The Article 11 (Tariffs), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Article in the Agreement.

9. A new Annex (Route Schedule), attached as Appendix to the present Note, will replace the existing Annex of the Agreement.

I have the further honor to inform Your Excellency that the Government of the Republic of Korea has completed its internal procedures for the aforementioned amendments to the Agreement, and to propose that this Note, together with its Appendix and Your Excellency's Note in reply indicating acceptance and informing the Government of the Republic of Korea that the internal procedures of the Government of the Republic of Poland for the aforementioned amendments have been completed, shall constitute an agreement between the two Governments amending the Agreement, which shall enter into force on the date of Your Excellency's Note in reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration".

I have the further honor to inform Your Excellency that the above proposal is acceptable to the Government of the Republic of Poland and that the internal procedures of

the Government of the Republic of Poland for the aforementioned amendments to the Agreement have been completed, and to confirm, on behalf of the Government of the Republic of Poland, that Note of Your Excellency, together with its Appendix and this Note in reply shall constitute an agreement between the two Governments amending the Agreement, which shall enter into force on the date of this Note in reply.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Jacek Czaputowicz
Minister of Foreign Affairs
of the Republic of Poland

Appendix

Article 1
Definitions

(j) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline by the aeronautical authorities of a Contracting Party which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate.

Article 3
Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. On receipt of such a designation, and upon application from the designated airline, in the form and manner prescribed for the operating authorization and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

(i) it is established in the territory of the Republic of Poland under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union (the "EU Treaties") and has a valid Operating License from a European Union (the "EU") Member State in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline has its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received its valid Operating License; and

(iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;

(b) in the case of an airline designated by the Republic of Korea:

(i) the Republic of Korea has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(ii) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, and the airline has a valid Operating License issued by the Republic of Korea.

3. The designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

4. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement, as well as with the national requirements concerning operating permits if applicable.

Article 4
Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

(a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

(i) the airline is not established in the territory of the Republic of Poland under the EU Treaties or does not have a valid Operating License from a EU Member State in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the EU Member State from which it has received its valid Operating License; or

(iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and is not effectively controlled by EU Member States or member states of the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or

(v) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Korea and another EU Member State and the Republic of Korea can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or

(vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an EU Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Korea and that EU Member State, and that Member State has denied traffic rights to the airline designated by the Republic of Korea;

(b) in the case of an airline designated by the Republic of Korea:

(i) the Republic of Korea is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

(ii) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, or the airline does not have a valid Operating License issued by the Republic of Korea.

In exercising its right under this Article, and without prejudice to its rights under subparagraphs (a)(v) and (vi) of this Article, the Republic of Korea shall not discriminate between airlines of EU Member States on the grounds of nationality.

(c) the airline has failed to comply with the laws and regulations normally applied by the Contracting Party granting the rights; or

(d) the airline has failed to comply with the provisions of this Agreement and Annex thereto.

2. Unless the 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 rights shall be exercised by each Contracting Party only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 9bis of this Agreement shall not be prejudiced.

Article 8
Airline Representation and Sales

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to establish their offices, branches and/or representations in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that Contracting Party, their own staff who are required for the provision or promotion of air services.

3. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly and, at their discretion, through their agents or through the internet. Each designated airline shall have the right to sell its air transportation documents in the currency of the other Contracting Party or in any freely convertible currency.

Article 9bis
Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crews, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of the request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the International Civil Aviation Organization standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by, or on behalf of, an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided that this does not cause unreasonable delays in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.

4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with the International Civil Aviation Organization standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary-General of the International Civil Aviation Organization shall be advised thereof. The latter shall also be advised of any subsequent satisfactory resolution of the situation.

7. Where the Republic of Poland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the Republic of Korea under the safety provisions of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 10
Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations within the capacity entitlements agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in accordance with paragraph 2 of this Article. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except as may be required according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions as may be contemplated by the Convention.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval the schedules of the agreed services, at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. The same procedure shall apply to any modification thereof. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

5. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

Article 10bis
Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Republic of Poland, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards its access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 11
Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

(a) prevention of unreasonably discriminatory 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 Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Contracting Party for international air service between the territories of the Contracting Parties, or (b) an airline of one Contracting Party for international air service between the territory of the other Contracting Party and the territory of any other State, including in both cases transportation on an interline basis. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request and the Contracting Parties shall cooperate in securing the information necessary for a reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach an agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Annex

Route Schedule

1. Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Poland in both directions:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in the Republic of Poland	Any points	Any points in the Republic of Korea	Any points

2. Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Korea in both directions:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in the Republic of Korea	Any points	Any points in the Republic of Poland	Any points

NOTES:

1. Intermediate points and points beyond may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights provided that the agreed services on the specified routes begin or end in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

2. The services shall be operated with third and fourth freedom traffic rights. Fifth freedom traffic rights may be agreed on the basis of understandings between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The intermediate points and points beyond may be freely selected by the designated airlines of each Contracting Party and will be notified to the aeronautical authorities of both Contracting Parties before the commencement of the services.

4. The designated airlines of each Contracting Party may exercise own stop-over traffic rights on the intermediate points and points beyond.