

Warszawa, dnia 15 czerwca 2020 r.

Poz. 511

UMOWA

między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Korei o komunikacji lotniczej,

podpisana w Seulu dnia 14 października 1991 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Republiki Korei
(zwane dalej "Umawiającymi się Stronami"),

Będąc Stronami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie
Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia
1944 roku, oraz

Pragnąc zawarcia Umowy w celu ustanowienia i wykonywania
komunikacji lotniczej pomiędzy i poza ich odnośnymi terytoriami,

Uzgodniły, co następuje:

Artykuł 1

DEFINICJE

Dla celów niniejszej Umowy, jeżeli z kontekstu nie wynika
inaczej:

(a) wyrażenie "Konwencja" oznacza Konwencję o Międzynarodo-
wym Lotnictwie Cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódme-
go grudnia 1944 roku, i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie
z Artykułem 90 tej Konwencji i każdą zmianę Załącznika lub Konwen-
cji przyjętą zgodnie z jej Artykułami 90 i 94, o ile te Załączniki
i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się strony;

(b) wyrażenie "władze lotnicze" oznacza, w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej albo każdą osobę lub organ uprawniony do pełnienia funkcji wykonywanych obecnie przez wymienionego Ministra lub funkcji podobnych, zaś w przypadku Republiki Korei, Ministra Transportu albo każdą osobę lub organ uprawniony do pełnienia funkcji wykonywanych obecnie przez wymienionego Ministra lub funkcji podobnych;

(c) wyrażenie "wyznaczone przedsiębiorstwa" oznacza przedsiębiorstwa lotnicze które jedna Umawiająca się Strona wyznaczy, w drodze pisemnej notyfikacji drugiej Umawiającej się Stronie, zgodnie z Artykułem 3 niniejszej Umowy, do wykonywania komunikacji lotniczej na trasach określonych w Załączniku;

(d) wyrażenie "terytorium" w odniesieniu do państwa ma znaczenie określone w Artykule 2 Konwencji;

(e) wyrażenia "linia lotnicza", "międzynarodowa linia lotnicza", "przedsiębiorstwo lotnicze" i "ładowanie w celach niehandlowych" posiadają znaczenia odpowiednio określone w Artykule 96 Konwencji;

(f) wyrażenie "zdolność przewozowa" w odniesieniu do statku powietrznego oznacza udźwig handlowy tego statku powietrznego dostępny na danej trasie lub odcinku trasy;

(g) wyrażenie "zdolność przewozowa" w odniesieniu do uzgodnionej linii oznacza zdolność przewozową statku powietrznego użytego na tej linii pomnożoną przez częstotliwość operacji tego statku powietrznego w danym okresie na danej trasie lub odcinku trasy;

(h) wyrażenie "przewóz ruchu" oznacza przewóz pasażerów, ładunku i poczty, oraz

(i) wyrażenie "Załącznik" oznacza Załącznik do niniejszej Umowy lub zmieniony zgodnie z postanowieniami Artykułu 17 niniejszej Umowy - Załącznik stanowi integralną część niniejszej Umowy i wszelkie powoływanie się na Umowę będzie obejmować powoływanie się na Załącznik, z wyjątkiem kiedy postanowiono inaczej.

Artykuł 2

PRYZYKNANIE PRAW

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie prawa wyszczególnione w niniejszej Umowie, by umożliwić jej wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu ustanowienie

- i eksploatację międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w Załączniku do niniejszej Umowy. Te linie i trasy nazywane są dalej "uzgodnionymi liniami" i "określonymi trasami" odpowiednio.
2. Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Umowy, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą korzystać, przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach, z następujących praw:
 - (a) przelotu bez lądowania ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony;
 - (b) lądowania na wspomnianym terytorium w celach niehandlowych, oraz
 - (c) zabierania na pokład oraz wyładowywania pasażerów, ładunku i poczty w jakimkolwiek punkcie na określonych trasach, zgodnie z postanowieniami zawartymi w Załączniku do niniejszej Umowy.
 3. Żadne z postanowień ustępu 2 niniejszego Artykułu nie będzie rozumiane jako przyznanie wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład na terytorium drugiej Umawiającej się strony pasażerów, ładunku albo poczty, przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 3

WYZNACZENIE PRZEDSIĘBIORSTW LOTNICZYCH

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć na piśmie drugiej Umawiającej się Stronie przedsiębiorstwo lub przedsiębiorstwa lotnicze w celu eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.
2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia, druga Umawiająca się Strona, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 tego Artykułu, udzieli niezwłocznie wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą zażądać od przedsiębiorstw lotniczych wyznaczonych przez drugą Umawiającą się Stronę udowodnienia, że są one w stanie spełnić wymagania przewidziane w ustawach i przepisach normalnie i rozsądnie stosowanych przy eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez wymienione władze zgodnie z postanowieniami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku, z jej późniejszymi zmianami.
4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówienia akceptacji wyznaczenia przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw lotniczych, bądź odmówienia udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego zgodnie z ustępem 2 tego Artykułu, lub nałożyć takie warunki, jakie uzna za niezbędne dla wykonania przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy, w każdym przypadku, gdy wymieniona Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tych przedsiębiorstw lotniczych należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwa lotnicze lub do jej obywateli.
5. Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone i upoważnione zgodnie z postanowieniami ustępów 1 i 2 niniejszego Artykułu mogą w każdym czasie rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii, pod warunkiem, że zdolność przewozowa uregulowana została zgodnie z przepisem Artykułu 10 niniejszej Umowy oraz że taryfy ustanowione zgodnie z postanowieniami Artykułu 11 niniejszej Umowy są obowiązujące w odniesieniu do tych linii lotniczych.

Artykuł 4

COFNIĘCIE LUB ZAWIESZENIE PRAW

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo cofnięcia zezwoleni eksploatacyjnego lub zawieszenia wykonywania praw wyszczególnionych w Artykule 2 niniejszej Umowy przedsiębiorstwom lotniczym wyznaczonym przez drugą Umawiającą się Stronę, bądź nałożyć takie warunki, jakie uzna za niezbędne dla wykonywania tych praw:

(a) w każdym przypadku, gdy nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tych przedsiębiorstw lotniczych należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwa lotnicze lub do obywateli tej Umawiającej się Strony, albo

(b) jeżeli przedsiębiorstwa te nie przestrzegają ustaw i przepisów Umawiającej się Strony, przyznającej te prawa, albo

(c) w przypadku, gdy przedsiębiorstwa w inny sposób nie spełniają postanowień niniejszej Umowy.

2. O ile niezwłoczne działanie w celu cofnięcia, zawieszenia lub nałożenia warunków wymienionych w ustępie 1 niniejszego Artykułu nie jest niezbędne w celu zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw i przepisów, prawo to będzie mogło być wykonane przez Umawiającą się Stronę tylko po konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną.

Artykuł 5

OPŁATY CELNE I PODOBNE NALEŻNOŚCI

1. Statki powietrzne używane na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, części zapasowe, zapasy materiałów pędnych i smarów, oraz zapasy pokładowe (w tym artykuły żywnościowe, napoje i tytoń) na pokładzie statku powietrznego będą zwolnione od wszystkich opłat celnych, kosztów inspekcyjnych oraz innych opłat i należności przy wjeździe na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem, że wymienione wyposażenie i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego aż do czasu ich wywozu.
2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i kosztów, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:
 - (a) zapasy pokładowe wzięte na pokład na terytorium jednej z Umawiających się Stron, zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez odpowiednie władze tej Umawiającej się Strony, i używane na pokładzie statku powietrznego zaangażowanego na uzgodnionych liniach drugiej Umawiającej się Strony;

(b) części zapasowe i normalne wyposażenie dostarczone na terytorium jednej Umawiającej się Strony dla obsługi lub naprawy statków powietrznych używanych na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(c) materiały pędne i smary przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych eksploatowanych na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, jeżeli nawet te dostawy będą zużyte na części przelotu nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały załadowane.

Materiały wymienione w punktach (a), (b) i (c) powyżej mogą pozostawać pod nadzorem lub kontrolą celną.

3. Normalne wyposażenie pokładowe, a także materiały i zapasy pozostające na pokładzie statku powietrznego jednej Umawiającej się Strony mogą być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą władz celnych drugiej Umawiającej się Strony.

W tym przypadku mogą one pozostawać pod nadzorem wymienionych władz aż do czasu, gdy zostaną wywiezione lub zadysponuje się nimi inaczej, zgodnie z przepisami celnymi.

4. Materiały reklamowe używane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą wolne od opłat celnych.

Artykuł 6

STOSOWANIE USTAW I PRZEPISÓW

1. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony regulujące wejście i wyjście z jej terytorium statku powietrznego używanego w żegludze międzynarodowej albo lotów tego statku powietrznego nad tym terytorium będą stosowane wobec statku powietrznego wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony i będą przestrzegane przez ten statek powietrzny przy wejściu lub opuszczaniu oraz w czasie pobytu na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

2. Ustawy i przepisy jednej Umawiającej się Strony regulujące wejście, przebywanie i opuszczenie jej terytorium przez pasażerów, załogi, ładunek i pocztę, a także odnoszące się do wymagań dotyczących wejścia i wyjścia, emigracji i imigracji, celne, dewizowe, medyczne i sanitarne będą miały zastosowanie wobec pasażerów, załogi, ładunku i poczty przewożonych przez statek powietrzny drugiej Umawiającej się Strony na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony.

Artykuł 7

TRANZYT BEZPOŚREDNI

Pasażerowie, bagaż i ładunek w tranzycie bezpośrednim przez terytorium Umawiającej się Strony i nie opuszczający obszaru portu lotniczego wyznaczonego w tym celu, będą poddani jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunek w tranzycie bezpośrednim będzie zwolniony od opłat celnych i podobnych obciążeń.

Artykuł 8

USTANOWIENIE PRZEDSTAWICIELSTWA LINII LOTNICZEJ

Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony będą miały prawo ustanowienia przedstawicielstwa na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. Takie biura przedstawicielstwa mogą zatrudniać personel handlowy, operacyjny i techniczny.

Artykuł 9

UZNAWANIE ŚWIADECTW I LICENCJI

1. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwo kwalifikacji oraz licencje wydane lub potwierdzone przez jedną Umawiającą się Stronę będą w okresie ich ważności uznane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę.
2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo do nie uznania za ważne świadectw kwalifikacji i licencji udzielonych swoim obywatelom lub potwierdzonych dla nich przez drugą Umawiającą się stroną dla lotów nad jej własnym terytorium.

Artykuł 10

REGULOWANIE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWEJ

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały równe i jednakowe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.
2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii wyznaczone przedsiębiorstwa każdej z Umawiających się Stron będą uwzględniały interesy wyznaczonych przedsiębiorstw drugiej Umawiającej się Strony tak, by nie oddziaływać niewłaściwie na linie, które te ostatnie przedsiębiorstwa eksploatują na całości lub części tej samej trasy.
3. Zdolność przewozowa na określonej trasie oferowana przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony łącznie ze zdolnością przewozową oferowaną przez wyznaczone przedsiębiorstwa drugiej Umawiającej się Strony będzie racjonalnie odpowiadać potrzebom publicznego transportu lotniczego na tej trasie.
4. Głównym zadaniem uzgodnionych linii eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa jednej Umawiającej się Strony jest zapewnienie oferowania, przy racjonalnym współczynniku załadowania, zdolności przewozowej dostosowanej do obecnego i przewidywanego zapotrzebowania na przewóz do i z terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwa. Przewóz ruchu załadowywanego i wyładowywanego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony do i z punktów na określonych trasach na terytorium państw innych niż wyznaczające przedsiębiorstwa lotnicze będzie miał charakter uzupełniający. Prawo tych przedsiębiorstw do przewozu ruchu pomiędzy punktami na określonych trasach położonych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony i terytoriach państw trzecich wykonywana będzie w interesie systematycznego rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego, w ten sposób, by zdolność przewozowa pozostawała w związku z:
 - (a) zapotrzebowaniem na przewóz do i z terytorium Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwa lotnicze;

(b) zapotrzebowaniem na przewóz na obszarze, przez który przechodzą uzgodnione linie, po uwzględnieniu lokalnych i regionalnych linii lotniczych; oraz

(c) potrzebami tranzytowych linii lotniczych.

5. Zdolność przewozowa oferowana na określonych trasach, jak i częstotliwość linii oraz typy statków powietrznych może być uzgadniana pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi zgodnie z zasadami ustalonymi w niniejszym Artykule i podlegać będzie zatwierdzeniu przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

W braku porozumienia pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami, obie władze lotnicze wspólnie określą zdolność przewozową.

Artykuł 11

TARYFY

1. Dla potrzeb niniejszych ustępów, wyrażenie "taryfy" oznacza ceny płacone za przewóz pasażerów i ładunku, oraz warunki na których te ceny będą stosowane, włączając ceny i warunki dla agentów i innych usług pomocniczych, lecz z wyłączeniem opłat i warunków przewozu poczty.
2. Taryfy na uzgodnionych liniach będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich właściwych czynników łącznie z kosztami eksploatacji, słusznym zyskiem, charakterem usług (jak szybkość i wygoda) oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych dla każdej części określonych tras.
3. Taryfy te będą ustalone zgodnie z następującymi postanowieniami:

(a) Taryfy, o których mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, łącznie ze stawkami prowizji agencji pozostających w związku z nimi, będą w miarę możliwości uzgadniane w odniesieniu do każdej określonej trasy i jej części pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami, a porozumienie takie, w miarę możliwości, będzie osiągane przy zastosowaniu procedury ustanawiania taryf Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego.

(b) Tak ustalone taryfy będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron co najmniej na czterdzieści pięć (45) dni przed proponowaną datą wejścia ich w życie. W szczególnych wypadkach, termin ten może być skrócony, stosownie do porozumienia wymienionych władz lotniczych.

(c) Zatwierdzenie może być wyraźne. Jeśli żadna z władz lotniczych nie wyrazi dezaprobaty w ciągu trzydziestu (30) dni od daty ich przedstawienia, zgodnie z ustępem 3 (b) niniejszego Artykułu, taryfy te będą uważane za zatwierdzone. W przypadku skrócenia terminu przedstawienia, jak przewidziano w ustępie 3 (b), władze lotnicze mogą uzgodnić, że okres, w ciągu którego każda dezaprobata musi być notyfikowana, będzie krótszy niż trzydzieści (30) dni.

(d) Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa nie mogą uzgodnić taryf, albo jeśli z innych przyczyn taryfy nie mogą być uzgodnione zgodnie z przepisami ustępu 3 (a) niniejszego Artykułu, władze lotnicze Umawiających się Stron będą się starały ustalić taryfy w drodze wzajemnego porozumienia.

(e) Jeżeli władze lotnicze Umawiającej się Strony nie aprobują żadnej taryfy przedłożonej im według przepisów ustępu 3 (b) niniejszego Artykułu lub władze lotnicze obu Umawiających się Stron nie mogą określić żadnej taryfy według przepisów ustępu 3 (d), spór będzie rozstrzygnięty zgodnie z postanowieniami Artykułu 15 niniejszej Umowy.

(f) Taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu pozostaje w mocy do czasu ustalenia nowej taryfy. Jednakże ważność taryfy nie może być przedłużona na mocy niniejszego ustępu na czas dłuższy niż dwanaście (12) miesięcy po dacie, w której miałyby ona wygasnąć.

Artykuł 12

TRANSFER DOCHODÓW

Każda z Umawiających się Stron udzieli wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa transferu

nadwyżki wpływów nad wydatkami, osiągniętej przez przedsiębiorstwa na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony w związku z przewozem pasażerów, poczty i ładunku, stosownie do obowiązujących przepisów dewizowych.

Artykuł 13

WYMIANA INFORMACJI STATYSTYCZNYCH

Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą dostarczać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, dane statystyczne okresowe lub inne, jakie mogą być rozsądnie wymagane w celu dokonania przeglądu zdolności przewozowej oferowanej na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze pierwszej Umawiającej się Strony.

Dane te będą obejmować wszelkie informacje potrzebne do ustalenia wielkości wykonywanych przewozów przez te przedsiębiorstwa na uzgodnionych liniach oraz punktów załadunku i wyładunku tych przewozów.

Artykuł 14

KONSULTACJE

Władze lotnicze obu Umawiających się Stron, w duchu ścisłej współpracy, będą konsultować się wzajemnie od czasu do czasu we wszystkich sprawach dotyczących wykonywania niniejszej Umowy.

Artykuł 15

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. W przypadku powstania jakiegokolwiek sporu między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.
2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia jakiejś osobie lub organowi, albo na żądanie

którejkolwiek Umawiającej się Strony, spór będzie przedstawiony do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczają dwaj w ten sposób wyznaczeni. Każda Umawiająca się Strona powinna wyznaczyć arbitra w okresie sześćdziesięciu dni od dnia otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony zawiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnym sześćdziesięciu dni.

Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może się zwrócić do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. W takim przypadku trzecim arbitrem powinien być obywatel Państwa trzeciego, który będzie działać jako przewodniczący trybunału arbitrażowego.

3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego Artykułu.
4. Jeśli i jak długo jedna z Umawiających się Stron albo wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejs z Umawiających się Stron nie spełnia nakazów ustępu 3 niniejszego Artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć lub cofnąć każde prawo, jakiego udzieliła na mocy niniejszej Umowy.

Artykuł 16

OCHRONA LOTNICTWA

1. Umawiające się Strony potwierdzają ich prawa i zobowiązania wynikające z prawa międzynarodowego, włączając w to Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Konwencję w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisaną w Tokio dnia 14 września 1963 roku,

Konwencję o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisaną w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, oraz Konwencję o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisaną w Montrealu dnia 23 września 1971 roku. Umawiające się Strony potwierdzają, że ich wzajemne zobowiązania do ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią, w ich wzajemnych stosunkach, integralną część niniejszej Umowy.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych oraz lotniczych urządzeń nawigacyjnych, a także innym zagrożeniom bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
3. We wzajemnych stosunkach Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.
4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od takich użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie i przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni skuteczne stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, bagażu ręcznego i bagażu rejestrowanego, towarów i zapasów pokładowych,

przed i w czasie wejścia pasażerów na pokład lub załadunku statku powietrznego.

Każda Umawiająca się Strona będzie życzliwie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków bezpieczeństwa w razie szczególnego zagrożenia.

5. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym albo innego bezprawnego aktu przeciwko bezpieczeństwu takiego statku, jego pasażerów i załogi, portów lotniczych lub lotniczych urzędzeń nawigacyjnych, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu natychmiastowe i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

Artykuł 17

ZMIANY

1. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron uważa za pożądane dokonanie zmiany postanowień niniejszej Umowy, może ona w każdym czasie zażądać na piśmie konsultacji z drugą Umawiającą się Stroną w celu zmiany niniejszej Umowy. Konsultacje takie rozpocząć się powinny w ciągu sześćdziesięciu dni od daty otrzymania żądania. Jednakże, gdy zmiany dotyczą tylko Załącznika, konsultacje powinny odbyć się pomiędzy władzami lotniczymi obu Umawiających się Stron. Tak uzgodnione zmiany wejdą w życie po potwierdzeniu w drodze wymiany not dyplomatycznych.
2. W przypadku wejścia w życie ogólnej wielostronnej konwencji lub umowy dotyczącej transportu lotniczego w stosunku do obu Umawiających się Stron, niniejsza Umowa będzie zmieniona tak, aby ją dostosować do przepisów takiej konwencji lub umowy.

Artykuł 18

WYPOWIEDZENIE

Każda z Umawiających się Stron może w każdym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie o swej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy. Taka notyfikacja będzie równocześnie przekazana do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Niniejsza Umowa wygaśnie po upływie dwunastu (12) miesięcy od daty otrzymania notyfikacji przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że notyfikacja o wypowiedzeniu będzie wycofana w drodze porozumienia przed upływem tego okresu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania przez drugą Umawiającą się Stronę, domniemywać się będzie jej otrzymanie po upływie czternastu (14) dni od otrzymania notyfikacji przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 19

REJESTRACJA

Niniejsza Umowa oraz każda zmiana do niej będzie zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Artykuł 20

WEJŚCIE W ŻYCIE

Niniejsza Umowa wejdzie w życie, gdy obie Umawiające się Strony, w drodze wymiany not dyplomatycznych, stwierdzą spełnienie formalnych wymogów ich wewnętrznych ustaw i przepisów.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni przez ich odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w Seulu dnia *14* października 1991 roku w dwóch egzemplarzach w językach polskim, koreańskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności co do interpretacji, tekst angielski będzie rozstrzygający.

Z UPOWAŻNIENIA

Rządu Rzeczypospolitej Polskiej



Z UPOWAŻNIENIA

Rządu Republiki Korei



Z A Ł Ą C Z N I K

SEKCJA A

Trasy eksploatowane w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Korei.

| <u>Punkty początkowe</u> | <u>Punkty pośrednie</u> | <u>Punkty w Polsce</u> | <u>Punkty położone dalej</u> |
|--------------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|
| Punkty w Korei | Punkty do późniejszego określenia | Warszawa | Punkty do późniejszego określenia |

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Korei mogą, we wszystkich lub jakichkolwiek lotach, omijać jakikolwiek z powyższych punktów pod warunkiem, że uzgodnione linie na trasie rozpoczynają się w punkcie na terytorium Korei.
2. Wykonywanie praw piątej wolności handlowej (do i z punktów pośrednich oraz do i z punktów położonych dalej) będzie przedmiotem porozumienia pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami obu Umawiających się Stron.
Takie porozumienia oraz każda zmiana będą przedstawione do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.

SEKCJA B

Trasy eksploatowane w obu kierunkach przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Polski.

| <u>Punkty początkowe</u> | <u>Punkty pośrednie</u> | <u>Punkty w Korei</u> | <u>Punkty położone dalej</u> |
|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------|-----------------------------------|
| Punkty w Polsce | Punkty do późniejszego określenia | Seul | Punkty do późniejszego określenia |

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Polski mogą, we wszystkich lub jakichkolwiek lotach, omijać jakikolwiek z powyższych punktów pod warunkiem, że uzgodnione linie na trasie rozpoczynają się w punkcie na terytorium Polski.
2. Wykonywanie praw piątej wolności handlowej (do i z punktów pośrednich oraz do i z punktów położonych dalej) będzie przedmiotem porozumienia pomiędzy wyznaczonymi przedsiębiorstwami obu Umawiających się Stron.
Takie porozumienia oraz każda zmiana będą przedstawione do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.

폴란드공화국 정부와 대한민국 정부간의 항공업무를 위한 협정

폴란드공화국 정부와 대한민국 정부(이하 "체약당사국"이라 함)는,

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

각자의 영역간 및 그 이원의 항공업무를 개설하고 운영하기 위한 협정을 체결할 것을 희망하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조 정의

문맥에 따라 달리 해석되지 아니하는 한, 이 협정의 목적상,

- 가. "협약"이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약을 의미하며, 또한 협약 제90조에 의거하여 채택된 부속서와 동 협약 제90조 및 제94조에 따른 부속서 또는 협약의 개정중 양 체약당사국에 의하여 승인된 것을 포함한다.
- 나. "항공당국"이라 함은 폴란드공화국의 경우에는 교통해운경제부 또는 동 부에 의하여 행사되는 기능을 또는 이와 유사한 기능을 수행하는 권한을 부여받은 개인 또는 기관을 의미하며, 대한민국의 경우에는 교통부장관, 또는 동 장관에 의하여 현재 행사되는 기능 또는 이와 유사한 기능을 수행하는 권한을 부여받은 개인 또는 기관을 의미한다.
- 다. "지정항공사들"이라 함은 부속서에 규정된 노선상의 항공업무를 운영하기 위하여 이 협정 제3조에 따라 일방 체약당사국이 타방 체약당사국에 대한 서면통고에 의하여 지정하는 항공사들을 의미한다.

- 라. 어느 국가에 관련하여 "영역"이라 함은 협약 제2조에서 정한 의미를 가진다.
- 마. "항공업무", "국제항공업무", "항공사" 및 "비운수목적 착륙"이라 함은 협약 제96조에서 각기 정한 의미를 가진다.
- 바. 어느 항공기와 관련하여 "수송력"이라 함은 어느 노선의 전부 또는 일부에서의 동 항공기의 적재가능량을 의미한다.
- 사. 합의된 업무와 관련하여 "수송력"이라 함은 동 업무에 사용되는 항공기의 수송력에, 일정기간 및 노선의 전부 또는 일부에 운항되는 동 항공기의 운항회수를 곱한 것을 말한다.
- 아. "교통량의 수송"이라 함은 여객, 화물 및 우편물의 수송을 의미한다.
- 자. "부속서"라 함은 이 협정의 부속서 또는 이 협정 제17조의 규정에 따라 개정된 부속서를 의미한다. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 이루며, 협정이라고 할 때에는 달리 규정하는 경우를 제외하고는 부속서를 포함한다.

제 2 조 제 권리의 부여

1. 각 체약당사국은 타방 체약당사국에 대하여 타방 체약당사국의 지정항공사들이 이 협정의 부속서에 명시된 노선에서의 국제항공 업무를 개설하고 운영할 수 있도록 이 협정에 명시된 권리를 부여한다. 이러한 업무 및 노선은 이하에서 "합의된 업무" 및 "특정노선"이라고 칭한다.
2. 이 협정의 제규정에 따를 것을 조건으로, 각 체약당사국의 지정항공사들은 특정노선상의 합의된 업무를 운영함에 있어서 다음의 특권을 향유한다.

- 가. 타방 체약당사국 영역에서의 무착륙 횡단 비행
- 나. 타방 체약당사국 영역에서의 비운수목적 착륙
- 다. 이 협정의 부속서에 포함된 규정에 따라, 특정노선상 어느지점에서 여객, 화물 및 우편물의 적재 및 적하

3. 이조 2항의 어떠한 규정도 유상 또는 전세로 운송되고 타방 체약당사국의 영역내 다른 지점을 목적지로 하는 여객, 화물 또는 우편물을 타방 체약당사국의 영역내에서 적재할 수 있는 특권을 일방 체약당사국의 지정항공사들에 대하여 부여하는 것으로 간주되지 아니한다.

제 3 조 항공사의 지정

1. 각 체약당사국은 특정노선에서 합의된 업무를 운영할 목적으로 타방 체약당사국에 대하여 2개 항공사를 서면으로 지정할 권리를 가진다.

2. 그러한 지정통고를 받으면 타방 체약당사국은 이조 3항 및 4항의 규정에 따를 것을 조건으로 동 지정항공사들에 대하여 지체없이 적절한 운항 허가를 부여한다.

3. 일방 체약당사국의 항공당국은 타방 체약당사국의 지정항공사들에 대하여 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약의 규정과 동 협약의 추후 개정에 따라 동 항공당국이 국제항공업무의 운영에 대하여 통상적으로 그리고 합리적으로 적용하는 법령에 규정된 조건들을 동 항공사들이 이행할 능력이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

4. 각 체약당사국은 지정항공사들의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사들을 지정하는 체약당사국 또는 동 체약당사국의 국민에 속하고 있다고 확신하지 못하는 경우에는, 이조 2항에 언급된 1개의 항공사 또는

항공사들의 지정을 수락하기를 거부하거나 운항허가를 부여하는 것을 거부할 권리를 가지며, 또는 동 지정항공사들이 이 협정 제2조에 명시된 권리를 행사하는데 필요하다고 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

5. 이조 1항 및 2항의 규정에 따라 지정되고 허가된 항공사들은 수송력이 제10조에 따라 규제되고 이 협정 제11조의 규정에 따라 설정된 운임이 동 업무에 대하여 유효하게 된 경우, 합의된 업무의 운영을 개시할 수 있다.

제 4 조 제 권리의 취소 및 정지

1. 각 계약당사국은 다음의 경우 운항허가를 취소하거나 타방 계약 당사국에 의하여 지정된 항공사들이 이 협정 제2조에 명시된 권리를 행사하는 것을 정지하거나 그러한 권리행사에 필요하다고 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

- 가. 항공사들의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사들을 지정하는 계약당사국 또는 계약당사국의 국민에게 속하고 있다고 확신하지 못하는 경우,
- 나. 동 항공사들이 그러한 권리를 부여하는 계약당사국의 법령을 준수하지 못하는 경우,
- 다. 동 항공사들이 달리 이 협정의 규정을 준수하지 못하는 경우

2. 이조 1항에 명시된 취소, 정지 또는 조건의 부과를 위한 즉각적인 조치가 더이상의 법령침해를 방지하기 위하여 필요 불가결하지 아니하는 한, 그러한 권리는 타방 계약당사국과 협의한 후에만 행사되어야 한다.

제 5 조
관세 및 유사부과금

1. 계약당사국의 지정항공사들에 의하여 합의된 업무에 운항되는 항공기와 동 항공기에 적재된 정규장비, 부품, 연료 및 윤활유의 공급 그리고 항공기 저장품(식품, 음료 및 담배 포함)은 타방 계약당사국의 영역에 반입되는 경우, 동 장비와 공급품이 재반출시까지 항공기에 적재되어 있는 한 모든 관세, 검사료 및 기타 부과금 또는 세금으로부터 면제된다.

2. 제공된 용역에 상응하는 부담을 제외하고는, 다음 각호의 경우에도 동 관세 및 세금이 면제된다.

가. 일방 계약당사국의 영역내에서 동 계약당사국의 관세당국이 설정한 범위내에서, 합의된 업무에 종사되는 타방계약국의 항공기에 사용될 목적으로 적재되는 항공기 저장품

나. 합의된 업무에 사용되는 타방 계약당사국 지정항공사들의 항공기의 정비 및 보수를 위하여 일방 계약당사국의 영역으로 반입되는 부품 및 정규장비

다. 타방 계약당사국의 지정항공사들에 의하여 합의된 업무에 운항되는 항공기에 공급되는 연료 및 윤활유, 이 경우 동 공급품이 적재된 계약당사국의 영역 상공의 운항구간에 사용되는 경우도 포함된다.

상기 가, 나, 다호에 언급된 물품은 세관의 감시 또는 통제하에 들 것을 요구할 수 있다.

3. 각 계약당사국의 항공기상에 보유하고 있는 정규 항공장비와 물품, 공급품은 타방 계약당사국 세관당국의 허가가 있는 경우에만 동 계약당사국의 영역내에 적하될 수 있다. 이러한 경우 동 물품들은 재반출되거나 세관규정에 따라 달리 처분될 때까지 동 세관당국의 감시하에 들 수 있다.

4. 일방 체약당사국의 지정항공사들에 의하여 타방 체약당사국의 영역 내에서 사용될 광고에 적합한 물품은 관세로부터 면제된다.

제 6 조 법령의 적용

1. 국제항행에 종사하는 항공기의 자국영역에의 출입국 또는 자국영역 상공의 비행을 규율하는 일방 체약당사국의 법령은 타방 체약당사국의 지정항공사들의 항공기에 적용되며, 그러한 항공기는 전기 체약당사국의 영역에의 입국 또는 출국시 그리고 체류중 동 법령을 준수하여야 한다.

2. 출입국, 이민, 세관, 통화, 의료, 검역조치의 절차와 같은 여객, 승무원, 화물 및 우편물의 자국영역에의 입국, 체류 또는 출국을 규율하는 일방 체약당사국의 법령은 타방 체약당사국의 지정항공사들의 항공기가 전기 체약당사국 영역내에 있는 동안 동 항공기에 의하여 운송되는 여객, 승무원, 화물 또는 우편물에 적용된다.

제 7 조 단순통과

일방 체약당사국의 영역을 단순통과하는 여객, 수화물 및 화물은 단순경유 목적을 위하여 마련된 공항내 지역을 이탈하지 않는 경우 간소화된 규제만을 받는다. 단순통과하는 수화물 및 화물은 관세와 기타 유사한 부과금으로부터 면제된다.

제 8 조 항공사 지사설치

일방 체약당사국의 지정항공사들은 타방 체약당사국의 영역내에 대표 사무소를 설치할 권리를 갖는다. 동 대표사무소는 상업, 운영 및 기술 요원을 포함할 수 있다.

제 9 조
증명서 및 면허증의 인정

1. 일방 체약당사국이 발급하였거나 유효하다고 인정한 감항증명서, 자격증명서 및 면허증은 그 유효기간동안 타방 체약당사국에 의하여 유효한 것으로 인정된다.

2. 그러나, 각 체약당사국은 타방 체약당사국 또는 기타 어떠한 국가가 자국 국민에게 부여하였거나 자국 국민을 위하여 유효하다고 인정한 자격증명서 및 면허증을 자국영역 상공의 비행목적상 유효한 것으로 인정하지 아니할 권리를 유보한다.

제 10 조
수송력 규정

1. 양 체약당사국의 지정항공사들은 특정노선상에서 합의된 업무를 운영함에 있어 공정하고 균등한 기회를 가진다.

2. 각 체약당사국의 지정항공사들은 합의된 업무를 운영함에 있어 타방 체약당사국의 지정항공사가 동일 노선의 전부 또는 일부에서 제공하는 업무에 부당한 영향을 미치지 아니하도록 타방 체약당사국의 이익을 고려하여야 한다.

3. 특정노선상에 있어 일방 체약당사국의 지정항공사가 제공하는 수송력과 타방 체약당사국의 지정항공사가 제공하는 수송력은 동 노선에서의 항공수송에 대한 공공의 요구와 합당한 관계를 유지하여야 한다.

4. 일방 체약당사국의 지정항공사들에 의하여 제공되는 합의된 업무는 동 항공사들을 지정하는 체약당사국의 영역을 출발지점 또는 목적지점으로 하는 현행 및 예측되는 운송수요에 적합한 수송력을 합리적인 적재율로

공급하는 것을 일차적 목표로 하여야 한다. 타방 계약당사국의 영역내에서 적재되거나 적하되는 것으로서 동 항공사들을 지정한 국가 이외의 기타 국가 영역내에 있는 특정노선상의 제 지점을 목적지점이나 출발지점으로 하는 운송은 부차적인 것으로 삼아야 한다. 특정노선상 타방 계약당사국의 영역내에 위치한 제 지점과 제3국내의 제지점간을 운송하는 동 항공사들의 권리는 국제항공운수의 질서있는 발달에 부합하도록 행사되어야 하며, 수송력은 다음 사항과 연계되어야 한다.

- 가. 항공사들을 지정하는 계약당사국의 영역을 목적지와 출발지로 하는 운송수요
- 나. 합의된 업무가 통과하는 지역의 항공업무를 고려한 동 지역의 수송수요
- 다. 직통항공운항 수요

5. 업무의 운항회수, 항공기 기종등 특정노선상에서 제공되는 수송력은 이조에 규정된 제반원칙에 따라 지정항공사들간에 합의될 수 있으며 계약 당사국의 항공당국의 승인을 받아야 한다. 지정항공사들간에 합의가 없는 경우에는 양 항공당국이 수송력을 상호적으로 결정한다.

제 11 조 운 임

1. 다음 조항들에 있어서, "운임"이라 함은 여객 및 화물의 수송을 위하여 지불되는 요금과 그러한 요금이 적용되는 조건을 의미하며, 대리점 및 기타 부수적 업무에 대한 요금과 조건을 포함하나 우편물의 운송에 대한 요금과 조건은 제외된다.

2. 모든 합의된 업무에 관한 운임은 운영비, 적정이윤, 업무의 특징 (속도 및 시설수준등) 및 특정노선의 일정구간에서의 기타 항공기의 운임을 포함한 모든 관련요소를 적절히 고려하여 합리적 수준에서 결정되어야 한다.

3. 이러한 운임은 다음 규정에 따라 결정되어야 한다.
- 가. 이조 2항에 언급된 운임은 동 운임과 관련하여 적용되는 대리점 수수료의 비율과 함께, 가능한한, 관련 지정항공사들간 에 각각의 특정노선 및 구간에 관하여 합의되어야 하며, 그러한 합의는 가능한 경우 국제항공운수협회의 운임 결정기구를 통하여 이루어져야 한다.
 - 나. 상기와 같이 합의된 운임은 동 운임 시행예정일로부터 최소한 45일 이전에 양 계약당사국의 항공당국에 승인을 위하여 제출되어야 한다. 특별한 경우에 동 기간은 상기 당국간의 합의에 의하여 단축될 수 있다.
 - 다. 동 승인은 명시적으로 부여된다. 양 항공당국중 어느 일방도, 이조 3항 나호에 따라, 운임의 제출일로부터 30일내에 불승인을 표명하지 아니하는 경우 동 운임은 승인된 것으로 간주된다. 이조 3항 나호에 따라 제출기간이 단축되는 경우, 양 항공당국은 불승인 통고기간을 30일 이내로 하는데 합의할 수 있다.
 - 라. 관련 지정항공사들이 운임에 관하여 합의하지 못하거나, 기타 어떠한 이유로 인하여 이조 3항 가호의 규정에 따른 운임에 관한 합의가 이루어지지 못할 경우, 계약당사국의 항공당국은 상호 합의에 의하여 운임을 결정하도록 노력하여야 한다.
 - 마. 일방 계약당사국의 항공당국이 이조 3항 나호의 규정에 따라 그들에게 제출된 운임을 승인하지 아니하거나 양 계약당사국의 항공당국이 이조 3항 라호의 규정에 따라 운임을 결정하지 못하는 경우, 동 분쟁은 이 협정 제15조의 규정에 따라 해결되어야 한다.
 - 바. 이조의 규정에 따라 설정된 운임은 새 운임이 설정될 때까지 유효하다. 그러나 운임은 이항으로 인하여 효력종료일 이후 12월 이상 기간동안 효력이 연장되지는 아니한다.

제 12 조

수익송금

각 계약당사국은 타방 계약당사국의 지정항공사들에 대하여 전기 계약 당사국의 영역내에서 승객, 우편물, 화물 운송과 관련하여 동 항공사들이 취득한 수익중 경비초과분을 외환규정에 따라 송금할 권리를 부여한다.

제 13 조
통계자료 교환

일방 계약당사국의 항공당국은 타방 계약당사국 항공당국의 요청이 있을 경우 전기 계약당사국의 지정항공사들이 합의된 업무를 위하여 제공하는 수송력 검토를 위하여 합리적으로 요구되는 정기 또는 기타 통계자료를 타방 계약당사국의 항공당국에 제공하여야 한다. 그러한 자료는 합의된 업무를 위하여 동 항공사들이 수행하는 운송량을 결정하기 위하여 필요한 모든 정보와 그러한 운송의 출발 및 기착지점을 포함하여야 한다.

제 14 조
협 의

계약당사국의 항공당국은 이 협정의 이행에 영향을 미치는 모든 문제에 있어서 긴밀한 협력을 확보하기 위하여 수시로 협의한다.

제 15 조
분쟁해결

1. 이 협정의 해석이나 적용과 관련하여 계약당사국간에 여하한 분쟁이 발생하는 경우, 계약당사국은 먼저 협상에 의하여 해결하도록 노력하여야 한다.

2. 양 계약당사국이 협상에 의하여 해결하는데 실패하는 경우, 그들은 그 분쟁의 해결을 위하여 어떤 개인이나 기관에게 위임하는데 합의하거나 일방 계약당사국의 요청으로 동 분쟁을 해결하기 위하여 3인의 중재인으로 구성된 중재재판소에 회부할 수 있으며, 중재인은 각 계약당사국이 각 1인을 지명하고 제3의 중재인은 상기 지명된 2인에 의하여 지명된다. 각 계약당사국은 타방 계약당사국으로부터 외교경로를 통하여 분쟁의 중재를 요청하는 통지를 접수한 일자로부터 60일 이내에 각각 중재인을 지명하여야 하며 이후 60일 이내에 제3의 중재인을 지명하여야 한다. 어느 일방 계약당사국이 규정된 기간내에 중재인을 지명하지 못하거나 제3의 중재인에 관하여 합의하지 못한 경우 어느 일방 계약당사국은 국제민간항공기구이사회 의장에게 필요한 중재인을 지명하도록 요청할 수 있다. 제3의 중재인은 제3국의 국민이어야 하며 중재기관의 장이 된다.

3. 계약당사국은 이조의 2항에 따른 어떠한 잠정적 추천을 포함하여 어떠한 결정에도 따라야 한다.

4. 일방 계약당사국 또는 계약당사국의 지정항공사가 이조 3항의 요구조건에 따르지 아니할 경우, 타방 계약당사국은 이 협정에 의하여 부여한 어떠한 권리도 제한하거나 취소할 수 있다.

제 16 조 안 전

1. 양 계약당사국은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약, 1963년 9월 14일 도쿄에서 서명된 항공기상에서 행한 범죄 및 기타 특정행위에 관한 협약, 1970년 12월 16일 헤이그에서 서명된 항공기의 불법납치 억제를 위한 협약, 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 민간항공의 안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약을 포함한 국제법상의 제 권리와

의무를 재확인한다. 각 계약당사국은 불법적인 간섭행위로부터 민간항공의 안전을 보호할 의무가 상호적인 관계속에서 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 확인한다.

2. 계약당사국들은 민간항공기의 불법납치와 그러한 항공기, 여객, 승무원, 공항 및 항공운항시설의 안전에 대한 기타 불법행위와 민간항공안전에 대한 기타의 여하한 위협을 방지하기 위하여 요청을 받는 즉시 상호 모든 필요한 지원을 제공하여야 한다.

3. 계약당사국들은 그들 상호관계에 있어 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 국제민간항공협약의 부속서로 지정된 항공안전조항이 계약당사국에 적용 가능한한 동 안전조항에 따라 행동하여야 한다. 또한, 계약당사국들은 자국 등록의 항공기 운항자, 또는 주영업소나 항구적 주소가 자국 영역내에 있는 항공기 운항자 및 자국 영역내 공항운영자가 그러한 항공안전조항에 따라 행동하도록 요구하여야 한다.

4. 각 계약당사국은 상기 항공기 운항자가 타방 계약당사국이 자국 영토로의 출입국 또는 체류를 위하여 요구하는 3항에 언급된 항공안전조항을 준수하도록 요구받을 수 있다는데 합의한다. 각 계약당사국은 탑승 또는 적재 이전 및 탑승 또는 적재중, 항공기를 보호하고, 여객 및 그들의 소지품, 승무원 화물 및 항공기 저장품에 대한 검사를 위하여 자국 영역내에서 유효한 조치가 취하여 지도록 보장하여야 한다. 또한 각 계약당사국은 타방 계약당사국이 특정 위협에 대처하기 위하여 합리적인 특별안전조치를 요구할 경우 호의적인 조치를 취하여야 한다.

5. 민간항공기의 불법납치 또는 그러한 항공기, 여객, 승무원, 공항 또는 항공운항시설에 대한 기타 불법행위의 사고 또는 사고의 위협이 발생할 경우, 계약당사국들은 그러한 사고 또는 위협을 신속하고 안전하게 종료시키기 위하여 통신 및 기타 적절한 조치를 용이하게 함으로써 상호 지원하여야 한다.

제 17 조
개 정

1. 일방 체약당사국이 이 협정 조항 및 부속서의 개정을 희망하는 경우, 이 협정을 개정할 목적으로 언제든지 타방 체약당사국에 서면으로 협의를 요청할 수 있다. 이러한 협의는 요청을 받은 일자로부터 60일 이내에 개시되어야 한다. 만일 개정이 부속서에만 관련되는 경우 협의는 양 체약당사국의 항공당국간에 이루어진다. 합의된 개정내용은 외교각서교환으로 확인됨으로써 발효한다.

2. 항공운수에 관한 일반 다자간 협약이나 협정이 양 체약당사국에 있어서 발효될 경우, 이 협정은 그러한 협약이나 협정의 규정에 합치되도록 개정되어야 한다.

제 18 조
종 료

각 체약당사국은 이 협정을 종료하고자 할 경우 언제든지 타방 체약당사국에 통고할 수 있다. 그러한 통고는 국제민간항공기구에 동시에 통보되어야 한다. 그러한 통고가 있는 경우, 이 협정은 타방 체약당사국이 통고를 접수한 날로부터 12월이 경과하기 이전에 합의에 의하여 협정종료 통고가 철회되지 아니하는 한, 동 기간 경과후에 종료된다. 타방 체약당사국에 의한 접수 통지가 없을 경우 동 통고는 국제민간항공기구가 통고를 접수한 날로부터 14일후 접수된 것으로 간주된다.

제 19 조
등 록

이 협정과 협정의 모든 개정은 국제민간항공기구에 등록되어야 한다.

제 20 조
발 호

이 협정은 양 체약당사국이 각자의 법령에 의하여 요구되는 절차를 완료하였음을 외교경로를 통하여 상호 통고하였을 때에 발효한다.

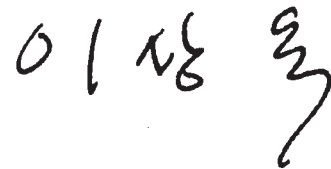
이상의 증거로, 아래 서명자는 그들 각자의 정부로부터 정당히 권한을 위임받아, 이 협정에 서명하였다.

1991년 10월 14일 서울에서 동등히 정본인 폴란드어, 한국어 및 영어로 각 2부씩 작성하였다. 해석상 상위가 있을 경우에는 영어본이 우선한다.

폴란드공화국 정부를 위하여



대한민국 정부를 위하여



부 속 서

1 부

폴란드의 지정항공사들이 양 방향으로 운항할 노선

| <u>출발지점</u> | <u>중간지점</u> | <u>한국내 지점</u> | <u>이원지점</u> |
|--------------|----------------|---------------|----------------|
| 폴란드내 제 지점 | 추후 지정될 제 지점 | 서 울 | 추후 지정될 제 지점 |

1. 폴란드의 지정항공사들은 모든 또는 일정 비행구간중 어느 지점에서 착륙을 생략할 수 있다. 다만 등 노선상의 합의된 업무는 폴란드 영역내 한 지점에서 개시될 것을 조건으로 한다.
2. 제5자유운수권 행사(중간 제지점을 목적지로 하거나 출발지로 하는 경우와 이원 제 지점을 목적지로 하거나 출발지로 하는)는 양 체약당사국의 지정항공사들간의 합의에 의한다. 그러한 합의 및 개정내용은 양 체약당사국의 항공당국에 승인을 위하여 제출되어야 한다.

2 부

한국의 지정항공사들이 양방향으로 운항할 노선

| <u>출발지점</u> | <u>중간지점</u> | <u>폴란드내 지점</u> | <u>이원지점</u> |
|-------------|----------------|----------------|----------------|
| 한국내 제 지점 | 추후 지정될 제 지점 | 바르샤바 | 추후 지정될 제 지점 |

1. 한국의 지정항공사들은 모든 또는 일정 비행구간중 어느 지점에서 착륙을 생략할 수 있다. 다만 동 노선상의 합의된 업무는 한국 영역내 한 지점에서 개시될 것을 조건으로 한다.
2. 제5자유운수권 행사(중간 제지점을 목적지로 하거나 출발지로 하는 경우와 이원 제 지점을 목적지로 하거나 출발지로 하는)는 양 체약당사국의 지정항공사들간의 합의에 의한다. 그러한 합의 및 개정내용은 양 체약당사국의 항공당국에 승인을 위하여 제출되어야 한다.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA FOR AIR SERVICES

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Republic of Korea (hereinafter referred to as "the Contracting Parties").

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories.

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as these Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Poland, the Minister of Transport and Maritime Economy or any person or body authorized to perform any function exercised at presents by the said Minister or similar functions, and in the case of

the Republic of Korea, the Minister of Transportation or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Minister or similar functions;

- (c) the term "designated airlines" means the airlines which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in the Annex;
- (d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (e) the term "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (f) the term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- (g) the term "capacity" in relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route;
- (h) the term "carriage of traffic" means carriage of passengers, cargo and mail; and
- (i) the term "Annex" means the Annex to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 17 of the present Agreement. The Annex forms an integral part of the present Agreement and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following privileges:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stop in the said territory for non-traffic purposes; and
 - (c) to take up and put down passengers, cargo and mail at any point on the specified routes subject to the provisions contained in the Annex to the present Agreement.
3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

Designation of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines

for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines the appropriate operating authorization.
3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to satisfy them that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December 1944, with the later amendments thereto.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline or airlines, or to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airlines of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the Contracting Party designating the airlines or in its nationals.
5. The airlines designated and authorized in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article may begin at any time to operate the agreed services, provided that the capacity is regulated under Article 10 of the present Agreement and that tariffs established in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement are in force in respect of those services.

Article 4

Revocation and Suspension of Rights

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the airlines designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the Contracting Party designated the airlines or in nationals of such Contracting Party; or
 - (b) in case of failure by those airlines to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or
 - (c) in case the airlines otherwise fail to comply with the provisions of the present Agreement.
2. Unless immediate action for revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of the present Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised by each Contracting Party only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

Customs Duties and Similar Charges

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of the Contracting Parties, as well as their regular equipment spare parts, supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party provided such

equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in the agreed services of the other Contracting Party;

(b) spare parts and regular equipment brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance of repair of aircraft used on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party;

(c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on the agreed services by the designated airlines of the other Contracting Party, even when those supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party.

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

4. Materials adequate for advertisement used by the designated airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be exempt from the customs duties.

Article 6

Applicability of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into or departure from its territory of an aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party and shall be completed with by such aircraft upon entering into or departing from, and while within the territory of the first Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as those concerning the formalities of entry and exit, of emigration and immigration, customs, currency, medical and quarantine measures shall be applicable to the passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the other Contracting Party while within the territory of the first Contracting Party.

Article 7

Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control.

Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 8

Establishment of Airline Representative Offices

The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to establish representative offices in the territory of the other Contracting Party. Those representative offices may include commercial, operational and technical staff.

Article 9

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

Article 10

Capacity Regulations

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.
3. On any specified route the capacity provided by the designated airlines of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airlines of the other Contracting Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.
4. The agreed services provided by the designated airlines of each Contracting Party shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and foreseeable traffic demands to and from the territory of the Contracting Party designating the air-

lines. The carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airlines shall be of supplementary character. The right of such airlines to carry traffic between points of the specified routes located in the territory of the other Contracting Party and points in third countries shall be exercised in the interests of an orderly development of international air transport in such a way that the capacity is related to:

- (a) the traffic demand to and from the territory of the Contracting Party designating the airlines;
- (b) the traffic demand existing in the areas through which the agreed services pass, taking account of local and regional air services; and
- (c) the requirements of through airline operations.

5. The capacity to be proved on the specified routes such as frequency of services and the type of aircraft may be agreed between the designated airlines in accordance with the principles laid down in this Article and subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the absence of an agreement between the designated airlines, both aeronautical authorities shall mutually determine the capacity.

Article 11

Tariffs

1. For the purpose of following paragraphs, the term "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
2. The tariffs on any agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant

factors including cost of operation, reasonable profit, characteristic of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airline for any part of the specified routes.

3. The tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions;

(a) The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes and sectors thereof between the designated airlines concerned and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(b) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

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

(d) If the designated airlines concerned can not agree on the tariffs, or if for some other reasons tariffs can not be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 3 (a) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariffs by agreement between themselves.

- (e) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve any tariff submitted to them under the provisions of paragraph 3 (b) of this Article or the aeronautical authorities of both Contracting Parties can not determine any tariff under provisions of paragraph 3 (d) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.
- (f) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

Article 12

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right of transfer of excess of receipts over expenditure earned by the airlines in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, in accordance with the foreign exchange regulation in force.

Article 13

Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the points of embarkation and disembarkation of such traffic.

Article 14

Consultations

There shall be consultations from time to time between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 15

Settlement of Disputes

1. In any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either Contracting Party fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not agreed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.
3. The Contracting Parties shall comply with any decision given, including any interim recommendation made under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit or revoke any right which it has granted by virtue of the present Agreement.

Article 16

Security

1. The Contracting Parties reaffirm their rights and obligations under international law, including the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and including the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971. The Contracting Parties affirm that their obligations to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference form, in their mutual relations, an integral part of the present Agreement.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all possible assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, passengers, crew, airports and air navigation facilities and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; and shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security standards.

4. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of the other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers, and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occur, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 17

Amendment

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend the terms of the present Agreement, it may at any time request consultation with the other Contracting Party in writing for the purpose of amending the present Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of the request.
However, if the amendment relates only to the Annex, consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. The agreed amendment shall come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. If a general multilateral convention or agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 18

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

If such notice is given, the present Agreement shall be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19

Registration

The present Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20

Entry into Force

The present Agreement shall enter into force when both Contracting Parties, through the Exchange of Notes, notify each other that they have completed the formalities required by their respective laws and regulations.

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

Done at Seoul on this 14 day of October 1991 in duplicate in the Polish, Korean and English languages, all the texts being equally authentic. In case of divergent interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF POLAND

Stanisław Kubicki

FOR THE GOVERNMENT OF THE
REPUBLIC OF KOREA

Lee Jung-yeon

ANNEX

SECTION A

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of Korea

| <u>Points of Origin</u> | <u>Intermediate Points</u> | <u>Points in Poland</u> | <u>Beyond Points</u> |
|-------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------------|
| Points in Korea | Points to be specified later on | Warsaw | Points to be specified later on |

1. The designated airlines of Korea may, on all or any flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begin at a point in the territory of Korea.
2. The exercise of 5th freedom traffic rights (both to and from intermediate points and to and from points beyond) shall be subject to an agreement between the designated airlines of the two Contracting Parties.
Such agreements and any amendments thereto shall be submitted to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties for approval.

SECTION B

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of Poland

| <u>Points of Origin</u> | <u>Intermediate Points</u> | <u>Points in Korea</u> | <u>Beyond Points</u> |
|-------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| Points in Poland | Points to be specified later on | Seoul | Points to be specified later on |

1. The designated airlines of Poland may, on all or any flights, omit calling at any of the above points provided that the agreed services on the route begin at a point in the territory of Poland.
2. The exercise of 5th freedom traffic rights (both to and from intermediate points and to and from points beyond) shall be subject to an agreement between the designated airlines of the two Contracting Parties.
Such agreements and any amendments thereto shall be submitted to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties for approval.