S. R.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS
SECRETARIA-GERAL

DEPARTAMENTO DE ASSUNTOS JURÍDICOS

NOTA	**NI/DAJ/DIP/Nº** 43887/2019 **Autor:** Mafalda de Oliveira Dias **Proc.º:** DAJ/DIP-744/2018 **Data:** 18.03.2019

DE: DAJ

PARA: GMNE

Cc: DGPE

ASSUNTO: Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia – Processo para aprovação

O Departamento de Assuntos Jurídicos junto remete o processo respeitante à aprovação interna do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia, para os efeitos dos artigos 25.º e 26.º do Regimento do Conselho de Ministros do XXI Governo Constitucional, (aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 95-A/2015, de 17 de dezembro), em caso de concordância e após assinatura do Senhor Ministro.

O processo é constituído pelos seguintes elementos, cuja versão eletrónica segue junto à presente nota:

a) Proposta de Resolução da Assembleia da República (Anexo 1);
b) Nota de Enquadramento Político (Anexo 2);
c) Formulário para circulação e agendamento (Anexo 3);
d) Cópias autenticadas do texto do Acordo, nas línguas portuguesa, inglesa e coreana (Anexos 4a, 4b e 4c);
e) Versão eletrónica do texto do Acordo, nas línguas portuguesa, inglesa e coreana (Anexos 5a, 5b e 5c);
f) Parecer da ANAC (Anexo 6); e

g) Pedido de emissão de parecer à área governativa das Finanças (Anexo 7).

Faz-se notar que o Acordo já foi assinado e, logo, não é suscetível de alteração ou reformulação. Ademais, a aprovação interna portuguesa é necessária à entrada em vigor deste acordo. Ainda assim, e se for superiormente entendido, poderá sempre ser invocado o interesse público na vinculação ao Acordo.

Refira-se, por fim, que este Acordo é objeto de parecer obrigatório pela área governativa das Finanças – nos termos do n.º 1 do artigo 30.º do Regimento do Conselho de Ministros -, e que o referido parecer foi solicitado àquela área governativa no dia 16 de agosto de 2018, não tendo sido obtida resposta. Muito se agradece, ainda assim, que este projeto legislativo seja enviado para circulação e agendamento, nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 31.º do Regimento do Conselho de Ministros – *vide* Anexo 7.

SVP/MK/MOD

A República Portuguesa e a República da Coreia assinaram, em 25 de maio de 2018, em Seul, um Acordo sobre Serviços Aéreos.

Trata-se de um Acordo que se insere na orientação geral de facilitar e agilizar os serviços aéreos envolvendo Portugal.

O presente Acordo, conforme com o direito da União Europeia e assente num quadro de disposições tendentes à flexibilização e liberalização dos serviços aéreos, possibilitará a abertura do mercado às transportadoras aéreas dos dois países, contribuindo desta forma para o incremento das ligações aéreas entre Portugal e a República da Coreia e consequente competitividade do setor.

Assim:
Nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º, conjugada com a alínea i) do n.º 1 do artigo 165.º e o n.º 5 do artigo 166.º, da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de resolução:

"A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Aprovar o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia, assinado em Seul, em 25 de maio de 2018, cujo texto, nas versões autenticadas nas línguas portuguesa, coreana e inglesa, se publica em anexo."

Visto e aprovado em Conselho de Ministros,

Primeiro-Ministro

Ministro dos Negócios Estrangeiros

ENQUADRAMENTO POLÍTICO/SUMÁRIO

Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República de Coreia, assinado em Seul, em 25 de maio de 2018

O presente Acordo constituirá o enquadramento legal necessário à prossecução dos serviços aéreos internacionais entre a República Portuguesa e a República da Coreia.

Permitirá a cada Parte designar várias empresas de transporte aéreo, possibilitando às transportadoras aéreas designadas de cada Parte o exercício do direito de sobrevoo de escala técnica, de transporte de passageiros, carga e correio entre o território dos dois Países.

O presente Acordo está conforme com o direito da União Europeia e assente num quadro de disposições tendentes à flexibilização e liberalização dos serviços aéreos e possibilitará a abertura do mercado às transportadoras aéreas dos dois países, contribuindo desta forma para o incremento das ligações aéreas entre República Portuguesa e a República da Coreia e a consequente competitividade do setor. O exercício de direitos de tráfego de quinta liberdade fica sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes.

Refira-se, por fim, que sendo este Acordo objeto de parecer obrigatório pela área

Projeto para circulação e agendamento

Assunto: Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia, assinado em Seul, em 25 de maio de 2018

Forma do ato: Proposta de Resolução

Gabinete Responsável: Ministro dos Negócios Estrangeiros

a) Sumário a publicar no *Diário da República*:

Aprova o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia, assinado em Seul, em 25 de maio de 2018.

b) Síntese do conteúdo do projeto:

O presente Acordo constituirá o enquadramento legal necessário à prossecução dos serviços aéreos internacionais entre Portugal e a República da Coreia. Permitirá a cada Parte designar uma ou mais empresas de transporte aéreo, possibilitando às transportadoras aéreas designadas de cada Parte o exercício do direito de sobrevoo de escala técnica, de transporte de passageiros, carga e correio entre o território dos dois Países.

c) Necessidade da forma proposta para o projeto:

Em conformidade com a alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º, a alínea i) do artigo 161.º, conjugada com a alínea i) do n.º 1 do artigo 165.º e o n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República Portuguesa (CRP).

d) Referência à participação ou audição de entidades, com indicação da norma que a exige e do respetivo conteúdo:

1. Pareceres prévios

Entidades	**Sim**	**Não**[1]	**Não aplicável**[2]	**Data do pedido**	**Data da emissão**
Ministro dos Negócios Estrangeiros	X				
Ministra da Presidência e da Modernização Administrativa			X		
Ministro das Finanças		X		16.08.2018	Não emitido

2. Audições

Sim:	[ ]
Não[3]:	[ ]
Não aplicável[4]:	[X]

Se sim, quais:
[acrescentar ou eliminar linhas conforme necessário]

Entidade	Norma que exige a audição:	Data de pedido e data de realização/emissão:	Sentido / resultado da audição:
Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC)		Pedido:31.01.17/Emissão final 06.09.17.	Favorável

e) Atual enquadramento jurídico da matéria objeto do projeto:

Ambos os Estados são Partes na Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944 A República Portuguesa está vinculada ao

f) Razões que aconselham a alteração do regime jurídico em vigor:

Necessidade de um enquadramento jurídico internacional para o estabelecimento de serviços aéreos regulares entre Portugal e a República da Coreia.

g) Análise comparativa entre o regime jurídico em vigor e o regime jurídico a aprovar:

Não aplicável

h) Identificação expressa da legislação a alterar ou a revogar e eventual legislação complementar:

Legislação a alterar, com todas as alterações entretanto efetuadas e número de ordem da alteração presente	**Diplomas regulamentares complementares e outros atos de nível hierárquico inferior**	**Legislação a revogar**
Não aplicável		

i) Avaliação sumária dos meios financeiros e humanos envolvidos na respetiva execução a curto e médio prazo, bem como de novos atos administrativos criados:

1. **Meios financeiros envolvidos:**

Mantém:	X
Efeito na receita:	Quanto:
Efeito na despesa:	Quanto:
Não aplicável	

2. **Meios humanos envolvidos:**

Mantém:	X
Aumenta:	Em que medida?
Diminui:	Em que medida?

3. **Novos atos administrativos criados:**

Sim:	Quais?
Implica o aumento de custos de contexto ou outros encargos para as empresas?	Quais?
Não:	
Não aplicável	X

j) Avaliação do impacte do projeto quando, em razão da matéria, tenha relação com a igualdade de género:

Sim:	Em que medida?
Não aplicável	X

k) Avaliação do impacte do projeto quando, em razão da matéria, o mesmo tenha relação com as condições de participação e integração social dos cidadãos portadores de deficiência:

Sim:	Em que medida?

l) Relação com o Programa do Governo:

Sim:	O presente Acordo insere-se nos objetivos do Governo no capítulo VIII "Portugal Global", conforme estipulados no Programa do XXI Governo Constitucional, sendo exemplo de a nível bilateral serem "(...)estreitados os elos com as potências emergentes, não esquecendo as ancestrais ligações a vários estados, designadamente (...) Ásia-Pacífico" (p.248).

m) Relação com políticas da União Europeia:

É compatível ou executa obrigações europeias?	Enquadra-se no disposto pelo Regulamento (CE) n.º 847/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril de 2004 relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros.

n) Nota para a comunicação social:

O Governo apresentou à Assembleia da República uma proposta de resolução para a aprovação do Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia, assinado em Seul, em 25 de maio de 2018.
O Acordo constitui um instrumento da maior importância para a cooperação e desenvolvimento dos serviços aéreos entre a República Portuguesa - e a República da Coreia.

Acompanhamento dos instrumentos de regulamentação

Projetos de regulamentação

(não dispensa o anexo com o projeto em causa)

1.	Sumário: Entidade competente: Forma: Relatório sucinto sobre o grau e os custos de adaptabilidade de sistemas e tecnologias de informação já instalados e em execução:

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS

ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA DA COREIA

A República Portuguesa e a República da Coreia (doravante designadas "as Partes"),

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, a 7 de dezembro de 1944,

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional,

Desejando organizar, de uma forma segura e ordenada, serviços aéreos internacionais e promover, o mais amplamente possível, a cooperação internacional no âmbito de tais serviços, e

Desejando concluir um acordo, com o objetivo de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e para além dos seus territórios,

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1.º
DEFINIÇÕES

Para efeitos deste Acordo entende-se por:

(b) "Tratados UE", o Tratado da União Europeia e o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia;

(c) "Autoridades aeronáuticas", no caso da República Portuguesa, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), e no caso da República da Coreia, o Ministério do Território, Infraestruturas e Transporte (MOLIT) ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções atualmente exercidas pelas referidas autoridades;

(d) "Empresa designada", qualquer empresa de transporte aéreo designada e autorizada em conformidade com o artigo 3.º deste Acordo;

(e) "Território", em relação a um Estado que tem o significado que lhe é atribuído no artigo 2.º da Convenção;

(f) "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa de transporte aéreo" e "escala para fins não comerciais" que têm os significados que lhes são atribuídos, respetivamente, no artigo 96.º da Convenção;

(g) "Serviços aéreos acordados", serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas, para o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação;

(h) "Rotas especificadas", as rotas estabelecidas no Anexo deste Acordo;

(i) "Capacidade", em relação a uma aeronave, a carga útil dessa aeronave disponível numa rota ou secção da rota e, em relação a um serviço aéreo acordado, a capacidade da aeronave utilizada nesses serviços aéreos, multiplicada pelas frequências operadas por essa aeronave

(k) "Taxa de utilização", a taxa aplicada às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes, ou por estas autorizada para a provisão de terrenos ou instalações aeroportuários, ou de instalações de navegação aérea, ou instalações ou serviços de segurança da aviação civil, incluindo os serviços e instalações conexas para as aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;

(l) "Anexo", o Anexo deste Acordo, incluindo o Quadro de Rotas e quaisquer cláusulas ou notas que constem desse Anexo, ou emendado nos termos do artigo 20.º deste Acordo. O Anexo é considerado parte integrante deste Acordo e todas as referências ao Acordo deverão incluir referências ao Anexo, salvo disposição em contrário;

(m) "Estados membros da Associação Europeia de Livre Comércio", a República da Islândia, o Principado de Liechtenstein e o Reino da Noruega (sendo Partes do Acordo do Espaço Económico Europeu) e a Confederação Suíça (ao abrigo do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo ao Transporte Aéreo);

(n) Referências feitas neste Acordo a nacionais da República Portuguesa deverão ser entendidas como uma referência a nacionais de Estados-Membros da União Europeia; e

(o) Referências feitas neste Acordo a empresa(s) de transporte aéreo da República Portuguesa deverão ser entendidas como uma referência a empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela República Portuguesa.

ARTIGO 2.º
DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo com o objetivo de

(a) Sobrevoar o território da outra Parte sem aterrar;

(b) Fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais; e

(c) Aterrar nos pontos das rotas especificadas no Anexo deste Acordo com a finalidade de embarcar e/ou desembarcar passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação.

3. Nada do disposto no número 2 deste artigo deverá ser interpretado como conferindo às empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte o direito de proceder, no território da outra Parte, ao embarque de passageiros ou correio, transportado mediante remuneração ou fretamento, destinado a outro ponto no território dessa outra Parte.

4. Se por motivo de conflito armado, perturbações de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte não puderem explorar serviços nas suas rotas normais, a outra Parte deverá esforçar-se por facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos das rotas, conforme mutuamente decidido pelas Partes.

ARTIGO 3.º
DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE EXPLORAÇÃO

1. Cada Parte tem o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo, com o propósito de explorar os serviços acordados nas rotas especificadas no Anexo deste Acordo, bem como de retirar ou alterar tais designações. Essas designações deverão ser feitas por escrito e transmitidas à outra Parte através dos canais diplomáticos.

2. Aquando da receção da notificação da designação, bem como da candidatura de uma empresa de transporte aéreo designada, no formato estabelecido para as autorizações de

(i) Esta se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE e seja titular de uma licença de exploração válida em conformidade com o direito da União Europeia; e

(ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo seja exercido e mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu Certificado de Operador Aéreo (COA) e a autoridade aeronáutica competente esteja claramente identificada na designação; e

(iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada por Estados-Membros da União Europeia ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses Estados; e

(iv) A empresa de transporte aéreo tenha o seu estabelecimento principal no território do Estado-Membro da União Europeia do qual recebeu a sua licença de exploração válida;

(b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Coreia:

(i) Esta esteja estabelecida no território da República da Coreia e se encontre licenciada, em conformidade com o direito da República da Coreia; e

(ii) A República da Coreia detenha e mantenha o controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo; e

(iii) A empresa de transporte aéreo seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, e seja efetivamente controlada pela República da Coreia, por nacionais da República da Coreia, ou ambos, e a empresa de transporte aéreo tenha uma licença de exploração válida emitida pela República da Coreia;

(d) A Parte que designa a empresa de transporte aéreo mantenha e implemente as normas relativas à segurança aérea e à segurança da aviação civil estabelecidas nos artigos 14.º e 15.º deste Acordo.

3. Quando uma empresa de transporte aéreo tiver sido assim designada e autorizada, pode dar início à exploração dos serviços aéreos acordados, desde que cumpra com todas as disposições deste Acordo que lhe sejam aplicáveis.

ARTIGO 4.º
RECUSA, REVOGAÇÃO, SUSPENSÃO E LIMITAÇÃO DE DIREITOS

1. Cada Parte tem o direito de recusar, revogar, suspender, limitar ou impor condições às autorizações de exploração ou às permissões técnicas de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte, quando:

(a) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa:

(i) Esta não se encontre estabelecida no território da República Portuguesa, nos termos dos Tratados UE ou não seja titular de uma licença de exploração, emitida por um Estado-Membro da União Europeia, válida em conformidade com o direito da União Europeia; ou

(ii) O controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo não seja exercido ou mantido pelo Estado-Membro da UE responsável pela emissão do seu COA, ou a autoridade aeronáutica competente não esteja claramente identificada na designação; ou

(iii) A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada por Estados-Membros da União Europeia e/ou da Associação Europeia de Livre Comércio e/ou por nacionais desses

(v) A empresa de transporte aéreo já esteja autorizada a operar, nos termos de um acordo bilateral entre a República da Coreia e outro Estado-Membro da União Europeia, e a República da Coreia consiga demonstrar que ao exercer os direitos de tráfego, em conformidade com este Acordo, numa rota que inclua um ponto nesse Estado-Membro da União Europeia, conseguiria contornar as restrições de direitos de tráfego impostas por esse outro acordo, ou

(vi) A empresa de transporte aéreo tenha um COA emitido por um Estado-Membro da União Europeia e não haja acordo sobre serviços aéreos entre a República da Coreia e esse Estado-Membro da União Europeia, e este último tenha negado direitos de tráfego à(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) pela República da Coreia;

(b) No caso de uma empresa de transporte aéreo designada pela República da Coreia:

(i) Esta não esteja estabelecida no território da República da Coreia ou não tenha uma licença, em conformidade com o direito da República da Coreia; ou

(ii) A República da Coreia não mantenha o controlo efetivo de regulação da empresa de transporte aéreo; ou

(iii) A empresa de transporte aéreo não seja detida, diretamente ou através de participação maioritária, ou não seja efetivamente controlada pela República da Coreia, por nacionais da República da Coreia, ou ambos, e a empresa de transporte aéreo não tenha uma licença de exploração válida emitida pela República da Coreia;

(c) A empresa de transporte aéreo designada não satisfaça as condições estabelecidas nas leis e nos regulamentos normalmente aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais pela Parte que concede os direitos; ou

2. A menos que uma ação imediata seja essencial para evitar novas infrações às leis e regulamentos das Partes, o direito mencionado no número 1 deste artigo apenas deverá ser exercido após a realização de consultas entre as Partes, em conformidade com o artigo 18º deste Acordo.

ARTIGO 5.º
APLICAÇÃO DE LEIS E REGULAMENTOS

1. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada e saída do seu território de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu território, deverão aplicar-se às aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte e deverão ser cumpridos por essas aeronaves, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território da primeira Parte.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte relativos à entrada, à permanência, ao trânsito ou à partida do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio, tais como os relativos às formalidades de entrada e saída, despacho, emigração e imigração, passaportes, alfândegas, moeda e controlo sanitário, deverão ser aplicados aos passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados pela aeronave das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte enquanto permanecerem no território da primeira Parte.

3. Na aplicação das suas leis e dos regulamentos previstos neste artigo, nenhuma das Partes deverá dar preferência à sua própria empresa de transporte aéreo ou a qualquer outra que explore serviços aéreos internacionais semelhantes, em detrimento de uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte.

ARTIGO 6.º
DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS SIMILARES

de inspeção e outros direitos ou encargos semelhantes, à chegada ao território da outra Parte, desde que esse equipamento, essas reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efetuada sobre esse território.

2. Deverão estar igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e outros impostos similares, em conformidade com o disposto nas leis e nos regulamentos em vigor em cada Parte, com exceção dos encargos relativos aos serviços prestados:

(a) As provisões de bordo embarcadas no território de uma Parte, dentro dos limites fixados pelas autoridades competentes dessa Parte, e para utilização nos voos de partida de aeronaves utilizadas nos serviços acordados pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;

(b) As peças sobressalentes e o equipamento habitual trazidos para o território de uma das Partes tendo em vista a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas nos serviços acordados pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte;
(c) Combustível, lubrificantes e outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento das aeronaves, utilizadas nos serviços acordados pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efetuada sobre o território da Parte em que são embarcados;

(d) Estoque de bilhetes impressos, cartas de porte, bem como qualquer material impresso com o logotipo da empresa e materiais publicitários normalmente distribuídos gratuitamente pelas empresas de transporte aéreo designadas.

3. Todo o material referido no número 2 deste artigo podem ter de ficar sob a supervisão ou controlo aduaneiro.

referidas autoridades aduaneiras até serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de acordo com os regulamentos aduaneiros em vigor.

ARTIGO 7.º
TAXAS DE UTILIZAÇÃO

1. Nenhuma das Partes deverá impor ou permitir que sejam impostas às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte taxas de utilização mais elevadas do que as impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo, que explorem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte deverá encorajar a realização de consultas sobre as taxas de utilização entre as suas autoridades de cobrança competentes e as empresas de transporte aéreo que utilizem os serviços e instalações fornecidas por essas autoridades de cobrança, sempre que possível através das organizações que representam essas empresas de transporte aéreo. Tais utilizadores deveriam ser avisados, com uma antecedência razoável, sobre qualquer proposta de alteração das taxas de utilização, para que estes possam emitir a sua opinião antes que as alterações sejam efetuadas. Cada Parte deverá incentivar as suas autoridades de cobrança competentes e esses utilizadores a trocarem informações apropriadas sobre as taxas de utilização.

ARTIGO 8.º
TRÂNSITO DIRETO

Passageiros, bagagem, carga e correio em trânsito direto através do território de cada Parte e que não abandone a área do aeroporto reservada para esse fim deverão ser sujeitos apenas a um controlo simplificado, exceto no que diz respeito a medidas de segurança da aviação civil, controlo de narcóticos, prevenção de entradas ilegais ou circunstâncias especiais. A bagagem

ARTIGO 9.º
RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de competência e as licenças emitidas, ou validadas, em conformidade com as leis e os regulamentos de uma Parte, incluindo, no caso da República Portuguesa, as leis e os regulamentos da UE, e dentro do seu prazo de validade, deverão ser reconhecidos como válidos pela outra Parte, para efeitos de exploração dos serviços acordados, desde que os requisitos a que obedeceram a sua emissão ou validação sejam equivalentes ou superiores às normas mínimas estabelecidas nos termos da Convenção.

2. O número 1 também se aplica a uma empresa de transporte aéreo designada pela República Portuguesa cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado-Membro da União Europeia.

3. No que respeita ao sobrevoo ou a aterragens no seu próprio território, cada Parte reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer os certificados de competência e as licenças concedidos aos seus nacionais pela outra Parte ou por qualquer outro Estado.

ARTIGO 10.º
ATIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão poder:

(a) Estabelecer no território da outra Parte escritórios para a promoção do transporte aéreo e a venda de bilhetes de avião, bem como outras instalações inerentes à exploração do transporte aéreo, em conformidade com as leis e os regulamentos dessa outra Parte;

(c) Vender o seu próprio transporte aéreo, usando os seus próprios documentos de transporte no território da outra Parte, em conformidade com as leis e os regulamentos dessa outra Parte. As vendas podem ser efetuadas diretamente ou nos escritórios que representam as empresas de transporte aéreo designadas, ou através dos seus agentes autorizados.

2. As autoridades competentes de cada Parte deverão tomar todas as medidas necessárias de forma a garantir que os escritórios que representam as empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte podem exercer as suas atividades de forma ordenada.

3. As empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte têm o direito de vender transporte aéreo no território da outra Parte, e qualquer pessoa é livre de comprar esse transporte na moeda desse território ou em moeda livremente convertível de outros países, em conformidade com a regulamentação cambial em vigor.

ARTIGO 11
CONVERSÃO E TRANSFERÊNCIA DE RECEITAS

1. Cada Parte deverá conceder às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte o direito de transferir livremente os excedentes das receitas sobre as despesas, auferidos pelas empresas de transporte aéreo no território da primeira Parte com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio, em qualquer moeda livremente convertível, em conformidade com as leis e os regulamentos da primeira Parte que estejam em vigor e sejam aplicáveis.

2. Sempre que exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação relativamente a impostos sobre rendimento e capital, deverão prevalecer as disposições desse mesmo acordo.

2. A capacidade total a oferecer nos serviços acordados pelas empresas de transporte aéreo designadas das Partes deverá ser acordada e aprovada pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

3. Ao explorar os serviços acordados, as empresas de transporte aéreo designadas de cada Parte deverão ter em conta os interesses das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte.

4. Em qualquer rota especificada, a capacidade oferecida pelas empresas de transporte aéreo de uma Parte, juntamente com a capacidade oferecida pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte, deverá ter em conta as necessidades de transporte aéreo do público nessa rota.

5. Os serviços acordados oferecidos pelas empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes deverão ter como objetivo principal a oferta, com um coeficiente de ocupação razoável, de capacidade adequada às necessidades reais e previsíveis do tráfego de e para o território da outra Parte. O transporte de tráfego, embarcado ou desembarcado no território da outra Parte, de e para pontos das rotas especificadas em territórios de outros países que não os que designam as empresas de transporte aéreo, será de caráter suplementar. O direito dessas empresas de transporte aéreo a transportar tráfego entre pontos das rotas especificadas localizados no território da outra Parte e pontos em países terceiros deve ser exercido, fomentando o desenvolvimento ordenado do transporte aéreo internacional, de acordo com princípios gerais aos quais a capacidade se deve adequar:

(a) As exigências do tráfego entre o país de origem e os países de destino final do tráfego;

(b) Os requisitos operacionais de serviços aéreos;

aéreo poderão oferecer não poderá exceder a capacidade total, incluindo as variações sazonais, previamente acordada.

7. Nenhuma das Partes permitirá à sua empresa ou empresas de transporte aéreo designadas, quer separadamente, quer em conjunto com qualquer outra empresa ou empresas de transporte aéreo, abusar de posição dominante, de tal modo que daí resulte ou seja suscetível de resultar o severo enfraquecimento de um concorrente ou a sua exclusão de uma rota.

8. Nenhuma das Partes deverá conceder ou permitir a concessão de subvenções ou auxílios de Estado à sua empresa ou empresas de transporte aéreo designadas, de modo a que possam afetar negativamente a justa e igual oportunidade das empresas de transporte aéreo da outra Parte em concorrer na oferta de serviços de transporte aéreo internacional.

9. Por subvenções ou auxílios de Estado entende-se a atribuição de apoios, direta ou indiretamente, pelo Estado ou por um organismo público ou privado designado ou controlado pelo Estado, numa base discriminatória, a uma empresa de transporte aéreo designada. Poderá incluir, sem limitações, a compensação de prejuízos operacionais; concessão de capital, apoios não reembolsáveis ou empréstimos em condições privilegiadas; atribuição de vantagens financeiras pela renúncia a lucros ou à recuperação de montantes devidos; renúncia à remuneração normal dos recursos públicos utilizados; isenções fiscais; compensação por encargos impostos pelas autoridades públicas; ou acesso, numa base discriminatória, a instalações aeroportuárias, combustíveis ou outras instalações necessárias à normal operação de serviços aéreos.

10. Quando uma Parte concede subvenções ou auxílios de Estado a uma empresa de transporte aéreo designada, em relação a serviços aéreos operados no âmbito deste Acordo, deverá exigir que a empresa de transporte aéreo identifique e apresente, clara e

ARTIGO 13.º
APROVAÇÃO DE HORÁRIOS

As empresas de transporte aéreo de cada Parte devem submeter os seus programas pretendidos às autoridades aeronáuticas da outra Parte com, pelo menos, sessenta (60) dias de antecedência em relação à data prevista para a sua implementação. Qualquer alteração significativa a esses horários ou às condições da sua operação deverá ser igualmente submetida às autoridades aeronáuticas para aprovação com, pelo menos, trinta (30) dias de antecedência. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

ARTIGO 14.º
SEGURANÇA AÉREA

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, consultas sobre os padrões de segurança mantidos pela outra Parte relacionados com instalações aeroportuárias, tripulações, aeronaves ou com as condições da sua operação. Tais consultas deverão realizar-se no prazo de trinta (30) dias a contar desse pedido.

2. Se, em consequência dessas consultas, uma Parte concluir que a outra Parte não mantém nem aplica efetivamente padrões de segurança nas áreas referidas no número 1 deste Artigo, pelo menos, iguais aos padrões mínimos estabelecidos de acordo com a Convenção, a primeira Parte deve notificar a outra Parte dessas conclusões e das medidas consideradas necessárias para a adequação aos padrões mínimos mencionados, devendo a outra Parte tomar as necessárias medidas corretivas. A não aplicação pela outra Parte das medidas adequadas, no prazo de quinze (15) dias ou num período superior se este for acordado, constitui fundamento para aplicação do artigo 4º deste Acordo.

obrigações referidas no artigo 33º da Convenção, o objetivo desse exame é verificar a validade dos documentos relevantes da aeronave, as licenças da sua tripulação e o estado aparente da aeronave e do seu equipamento (chamado "inspeção na plataforma de estacionamento").

4. Se, em consequência desta inspeção na plataforma de estacionamento ou de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento surgirem sérias suspeitas de que uma aeronave, ou de que as condições de operação de uma aeronave, não cumprem os padrões mínimos estabelecidos pela Convenção, ou sérias suspeitas sobre falhas de manutenção e aplicação efetiva dos padrões de segurança estabelecidos, à data, pela Convenção, a Parte que efetuou a inspeção é livre de concluir, para os efeitos do artigo 33º da Convenção, que os requisitos de acordo com os quais os certificados ou as licenças foram emitidos ou validados para a aeronave em questão ou para a sua tripulação, ou que os requisitos de acordo com os quais é operada a aeronave não são iguais ou superiores aos padrões mínimos estabelecidos pela Convenção.

5. Nos casos em que o acesso a uma aeronave, para efeitos de uma inspeção na plataforma de estacionamento, nos termos do número 3 deste Artigo, operada por uma empresa de transporte aéreo designada por uma Parte, seja negado pelos representantes dessa empresa de transporte aéreo designada, a outra Parte pode inferir que existem sérias suspeitas do tipo mencionado no número 4 deste Artigo e de tirar as conclusões nele referido.

6. Cada Parte, reserva-se o direito de suspender ou alterar, de imediato, a autorização de exploração da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte, caso a primeira Parte conclua, quer em consequência de uma inspeção na plataforma de estacionamento, de uma série de inspeções na plataforma de estacionamento, de recusa de acesso para efeitos de inspeção na plataforma de estacionamento, na sequência de consultas, quer ainda de qualquer outro modo, que uma ação imediata é essencial à segurança da operação da empresa de transporte aéreo.

acordado tiver caducado, o Secretário-Geral da Organização da Aviação Civil Internacional deve ser informado. O Secretário-Geral deve ainda também informado sobre a subsequente resolução satisfatória da situação.

9. Caso a República Portuguesa tenha designado uma empresa de transporte aéreo cujo controlo de regulação seja exercido e mantido por outro Estado membro da UE, os direitos da República da Coreia, previstos neste Artigo, aplicam-se igualmente no que respeita à adoção, ao exercício ou à manutenção dos requisitos de segurança por esse outro Estado membro da UE, bem como no que respeita à autorização de operação dessa empresa de transporte aéreo.

ARTIGO 15.º
SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

1. Em conformidade com os seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes reafirmam que a sua obrigação mútua de protegerem a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações decorrentes do direito internacional, as Partes deverão, em especial, agir em conformidade com o disposto:

(a) Na Convenção relativa às Infrações e a Certos Outros Atos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963;

(b) Na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia, em 16 de dezembro de 1970;

(c) Na Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal, em 23 de setembro de 1971;

(f) Qualquer outra convenção relativa à segurança da aviação civil, vinculativa para ambas as Partes.

2. Nas suas relações mútuas as Partes deverão agir em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional denominadas Anexos à Convenção, na medida em que estas disposições sobre segurança da aviação se apliquem às Partes; estas deverão exigir que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território ou os operadores de aeronaves que nele tenham o seu estabelecimento principal ou a sua residência permanente ou que estejam estabelecidos no seu território, ou no caso da República Portuguesa os operadores de aeronaves que se tenham estabelecido no seu território nos termos dos Tratados da UE e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o direito da EU ou, no caso da República da Coreia, operadores de aeronaves que se tenham estabelecido no seu território e sejam detentores de licenças de exploração válidas em conformidade com o direito aplicável na República da Coreia, e que os operadores de aeroportos situados no seu território, ajam em conformidade com as referidas disposições relativas à segurança da aviação.

3. As Partes deverão, a pedido, prestar mutuamente toda a assistência necessária com vista a impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, respetivos passageiros e tripulações, de aeroportos, instalações e equipamentos de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

4. Cada Parte concordará que se exija a esses operadores de aeronaves o cumprimento das disposições relativas à segurança da aviação, referidas no número 2 deste Artigo, impostas pela outra Parte para a entrada, saída ou permanência no território da outra Parte. Para a entrada, saída ou permanência na República da Coreia, exige-se que os operadores de

carga e aprovisionamentos, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também deverá considerar favoravelmente qualquer pedido da outra Parte relativo à adoção de medidas especiais de segurança, razoáveis, para fazer face a uma ameaça concreta.

5. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, os seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes deverão ajudar-se mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, tendentes a pôr termo, de forma rápida e segura, a esse incidente ou ameaça de incidente.

6. Se uma Parte tiver motivos sólidos para crer que a outra Parte não cumpre as disposições do presente Artigo relativas à segurança da aviação civil, as autoridades aeronáuticas da primeira Parte podem solicitar de imediato consultas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte. A não obtenção um acordo satisfatório constituirá motivo para aplicação do Artigo 4° deste Acordo. Se necessário, devido a uma emergência grave, ou para prevenir o não cumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte pode tomar medidas provisórias em qualquer altura.

ARTIGO 16.°
PROVISÃO DE ESTATÍSTICAS

As autoridades aeronáuticas de uma Parte deverão fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas para fins informativos, sujeito às leis e regulamentos de cada Parte.

ARTIGO 17.°
TARIFAS

2. As Partes poderão não autorizar a prática de tarifas que possam ser objetáveis. A intervenção das Partes estará limitada a:

(a) Prevenção de preços e práticas injustificadamente discriminatórios;

(b) Proteção dos consumidores face a tarifas excessivamente altas ou restritivas, devido a abuso de posição dominante; e

(c) Proteção das empresas de transporte aéreo face a preços artificialmente baixos, devido a subvenções ou auxílios governamentais diretos ou indiretos;

3. Cada Parte poderá exigir, numa base não discriminatória, a notificação ou a submissão às suas autoridades aeronáuticas das tarifas a aplicar, à partida ou para o seu território, pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte. Poderá ser exigido, às empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes, que notifiquem ou submetam as tarifas com uma antecedência mínima de trinta (30) dias em relação à data de início da sua vigência. Em casos individuais, poderá ser autorizada uma antecedência inferior à normalmente exigida, para a notificação ou submissão.

4. Nenhuma Parte tomará uma ação unilateral para prevenir o início ou continuação de uma tarifa proposta a ser cobrada ou cobrada por (a) uma empresa de transporte aéreo de cada Parte para o transporte aéreo internacional entre os territórios das Partes; ou (b) uma empresa de transporte aéreo para o transporte aéreo internacional entre os territórios da outra Parte e um outro qualquer país. Se cada Parte considerar que qualquer tarifa é inconsistente com as considerações estabelecidas no número 2 deste Artigo, poderá solicitar consultas e notificar a outra Parte sobre as razões da sua insatisfação. Tais consultas devem ter lugar, em conformidade com o Artigo 18° deste Acordo. As Partes cooperarão na obtenção de informações necessárias para uma resolução fundamentada da questão. Se as Partes chegarem a um acordo, cada Parte envidará todos os esforços para o cumprir. Sem esse

ARTIGO 18.º
CONSULTAS

1. A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à interpretação e aplicação deste Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes deverão consultar-se.

2. Tais consultas, que podem suceder por via presencial ou por correspondência, deverão ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de receção pela outra Parte do pedido escrito, salvo acordo em contrário.

ARTIGO 19.º
RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo, as Partes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo através de consultas.

2. Se as Partes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, poderão acordar submetê-lo, a um órgão ou individualidade. Na ausência de tal acordo, o diferendo poderá ser submetido, a pedido de qualquer uma das Parte, à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, um nomeado por cada Parte e um terceiro cooptado. Cada uma das Partes deverá designar um árbitro no prazo de sessenta (60) dias, a contar da data em que uma das Partes tenha recebido da outra Parte notificação por via diplomática, do pedido de arbitragem, e o terceiro árbitro deverá ser escolhido nos sessenta (60) dias subsequentes. Nesses casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um Estado terceiro e atuar como presidente do órgão arbitral. Se qualquer das Partes não designar um árbitro no prazo estabelecido ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado no prazo estabelecido, o Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional pode, a pedido de qualquer uma das Partes, designar um ou mais árbitros conforme o caso o exija.

4. Se, e enquanto, qualquer uma das Partes ou qualquer empresa de transporte aéreo designada de qualquer uma das Partes não cumprir a decisão tomada ao abrigo do número 2 deste Artigo, a outra Parte pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que, em virtude deste Acordo, tenha concedido.

5. Cada Parte deverá suportar os encargos relacionados com o árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais entre as Partes.

ARTIGO 20.º
EMENDAS

1. Se qualquer uma das Partes considerar que é conveniente alterar qualquer disposição deste Acordo pode, em qualquer momento, solicitar consultas à outra Parte, em conformidade com o Artigo 18.º deste Acordo.

2. Se as Partes acordarem com a emenda, a mesma entrará em vigor nos termos do disposto no Artigo 24.º desde Acordo.

ARTIGO 21.º
VIGÊNCIA E DENÚNCIA

1. Este Acordo permanecerá em vigor por um período indeterminado, até ser substituído por acordo mútuo das Partes ou denunciado por qualquer uma das Partes, em conformidade com o número 2 deste Artigo.

2. Qualquer das Partes pode, a qualquer momento, notificar a outra Parte, através de canais diplomáticos, da sua decisão de denunciar este Acordo.

4. Caso a outra Parte não acuse a receção da notificação, esta deverá considerar-se efetuada catorze (14) dias após a sua receção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22.º
REGISTO

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo deverão ser registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 23.º
ACORDOS MULTILATERAIS

Se um acordo multilateral sobre transporte aéreo entrar em vigor para ambas as Partes, considerar-se-á este Acordo emendado, de forma a conformar as suas disposições com as disposições desse acordo multilateral.

ARTIGO 24.º
ENTRADA EM VIGOR

As Partes notificar-se-ão, através de canais diplomáticos, de que foram cumpridos os requisitos legais internos necessários para a entrada em vigor deste Acordo. Este Acordo entrará em vigor trinta (30) dias após a data da receção da última notificação.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respetivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Seul, no dia de 25 de maio de 2018, em dois originais, nas línguas portuguesa, coreana e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência de interpretação, prevalece a versão em língua inglesa.

PELA REPÚBLICA PORTUGUESA	PELA REPÚBLICA DA COREIA
Teresa Ribeiro Secretária de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Cooperação	*Cho Hyun* Vice-Ministro dos Negócios Estrangeiros

ANEXO

Quadro de Rotas

Secção 1

Rotas a serem operadas em ambas as direções pelas empresas de transporte aéreo designadas da República Portuguesa:

Pontos de Origem	Pontos Intermédios	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos na República Portuguesa	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos na República da Coreia	Quaisquer pontos

Secção 2

Rotas a serem operadas em ambas as direções pelas empresas de transporte aéreo designadas da República da Coreia:

Pontos de Origem	Pontos Intermédios	Pontos de Destino	Pontos Além
Quaisquer pontos na República da Coreia	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos na República Portuguesa	Quaisquer pontos

Notas

1. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes podem, em alguns ou em todos os voos, omitir escalas em quaisquer pontos intermédios e/ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nas rotas comecem ou terminem no território da Parte que designou as empresas.

2. O exercício de direitos de tráfego de quinta liberdade em pontos intermédios e/ou além especificados fica sujeito a acordo mútuo das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes.

AGREEMENT ON AIR SERVICES
BETWEEN THE PORTUGUESE REPUBLIC
AND THE REPUBLIC OF KOREA

The Portuguese Republic and the Republic of Korea (hereinafter referred to as the "Parties");

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

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to organize, in a safe and orderly manner, international air services and to promote in the greatest possible measure international cooperation in respect of such services; 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 this Agreement:

(a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at

(b) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

(c) "aeronautical authorities" means, in the case of the Portuguese Republic, the Civil Aviation Authority (ANAC), and in the case of the Republic of Korea, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport (MOLIT) or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

(d) "designated airline" means any airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(e) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

(f) "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;

(g) "agreed services" means scheduled international air services on the specified routes for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination;

(h) "specified routes" means the routes established in the Annex to this Agreement;

(i) "capacity", in relation to an aircraft, means the payload of that aircraft available on a route or section of a route and, in relation to an agreed service, means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;

(j) "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage or cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other

(l) "Annex" means the Annex to this Agreement, including the Route Schedule and any clauses or notes appearing in such Annex, or as amended in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement. The Annex shall form an integral part of this Agreement, and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided;

(m) "Member States of the European Free Trade Association" means the Republic of Iceland, the Principality of Liechtenstein and the Kingdom of Norway (being parties to the Agreement on the European Economic Area) and the Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport);

(n) references in this Agreement to nationals of the Portuguese Republic shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union; and

(o) references in this Agreement to airline(s) of the Portuguese Republic shall be understood as referring to airline(s) designated by the Portuguese Republic.

ARTICLE 2
OPERATING RIGHTS

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:

(a) to fly without landing across the territory of the other Party;
(b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes; and

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Party the right of embarking, in the territory of the other Party, passengers, cargo or mail for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Party.

4. If the designated airlines of one Party are unable to operate services on their normal routing because of armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances, the other Party shall make its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate rearrangements of routes, as is mutually decided by the Parties.

ARTICLE 3
DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes in the Annex and to withdraw or alter such designations. Those designations shall be made in writing and shall be transmitted to the other Party through diplomatic channels.

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

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

(i) it is established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties and has a valid operating license from a European Union Member State, in accordance with the law of the European Union; and

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

(iv) the airline has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received its valid operating license;

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

(i) it is established in the territory of the Republic of Korea and is licensed in accordance with the law of the Republic of Korea; and

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

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by 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;

(c) 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 Party considering the application or applications;

(d) the Party designating the airline maintains and implements the standards relating to safety and security set out in Articles 14 and 15 of this Agreement.

3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

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

(i) it is not established in the territory of the Portuguese Republic under the EU Treaties or does not have a valid operating license from a European Union Member State in accordance with the law of the European Union; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its AOC, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

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

(iv) the airline does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received its valid operating license; or

(v) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Korea and another European Union 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 European Union Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights imposed by that other agreement; or

(vi) the airline holds an AOC issued by a European Union Member State and there is no bilateral air services agreement between the Republic of Korea and that European Union Member State, and that Member State has denied traffic rights to the airline(s) designated by the Republic of Korea;

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

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, and the airline does not have a valid operating license issued by the Republic of Korea;

(c) the designated airline fails to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Party granting the rights; or

(d) the Party designating the airline fails to maintain and implement the standards relating to safety and security set out in Articles 14 and 15 of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringements of the laws and regulations of the Parties, the right mentioned in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations between the Parties in conformity with Article 18 of this Agreement.

ARTICLE 5
APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of an aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airlines of the other Party and shall be complied with by such aircraft upon entering into or departing from and while within the territory of the first Party.

2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail, such as those

3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air services in the application of its laws and regulations set forth in this Article.

ARTICLE 6
CUSTOMS DUTIES AND OTHER SIMILAR CHARGES

1. On the basis of reciprocity, aircraft operating on international air services by the designated airlines of the Parties, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Party, in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and other similar charges, in accordance with the provisions of the laws and regulations in force of each Party, with the exception of charges corresponding to the services performed:

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

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

(d) printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity materials distributed free of charge by the designated airlines.

3. All materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines of either Party, may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that other Party. In such cases, they may be placed under the supervision of the said customs authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 7
USER CHARGES

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning

ARTICLE 8
DIRECT TRANSIT

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control, except for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 9
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENSES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid, in accordance with the laws and regulations of one Party, including, in the case of the Portuguese Republic, European Union laws and regulations, during the period of their validity, shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued, or rendered valid, are equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

2. Paragraph 1 also applies with respect to an airline designated by the Portuguese Republic whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party or by any other State.

ARTICLE 10

(a) to establish in the territory of the other Party offices for the promotion of air transportation and the sale of air tickets as well as, in accordance with the laws and regulations of such other Party, other facilities required for the provision of air transportation;

(b) to bring in and maintain in the territory of the other Party, in accordance with the laws and regulations of such other Party relating to entry, residence and employment, managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

(c) to sell their own air transportation using their own transportation documents in the territory of the other Party, in accordance with the laws and regulations of such other Party. Sales may be executed directly or in the representative offices of the designated airlines, or through their authorized agents.

2. The competent authorities of each Party shall take all necessary steps to ensure that the representative offices of the airlines designated by the other Party may exercise their activities in an orderly manner.

3. The designated airlines of each Party shall have the right to sell, in the territory of the other Party, air transportation and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

ARTICLE 11
CONVERSION AND TRANSFER OF REVENUES

1. Each Party shall grant to the designated airlines of the other Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditures, earned by the airlines in the territory of the first Party

2. Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Parties, the provisions of that agreement shall prevail.

ARTICLE 12
CAPACITY AND FAIR COMPETITION

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

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

3. In operating the agreed services, the designated airlines of each Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Party.

4. On any specified route, the capacity provided by the designated airlines of one Party together with the capacity provided by the designated airlines of the other Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

5. The agreed services provided by the designated airlines of both Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and foreseeable traffic requirements to and from the territory of the other Party. The carriage of traffic embarked or disembarked in the territory of the other Party to and from points on the specified routes in the territories of countries other than that designating the airlines shall be of supplementary character. The right of such airlines to carry traffic between points on the specified routes located in the territory of the other Party and points in third countries shall be exercised in the interest of an orderly development of international air transport in accordance

(c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

6. If the aeronautical authorities of the Parties fail to agree on the capacity to be provided under paragraph 2 of this Article, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

7. Neither 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.

8. Neither Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Party to compete in providing international air transportation.

9. State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by a State or by a public or private body designated or controlled by the State. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuels or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

10. Where a Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of

ARTICLE 13
APPROVAL OF SCHEDULES

The designated airlines of each Party shall submit their envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least sixty (60) days prior to the introduction of the agreed new services on the specified routes. Any modification to such schedules shall also be submitted to the aeronautical authorities of the other Party for approval at least thirty (30) days in advance. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

ARTICLE 14
SAFETY

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

2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that are at least equal to or above the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Party shall notify the other Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that any aircraft operated by the

licensing of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection").

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by a designated airline of one Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that designated airline, the other Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of a designated airline of the other Party in the event the first Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of the airline operation.

7. Any action by one Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

9. Where the Portuguese Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the Republic of Korea under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

ARTICLE 15
SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of:

(a) the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963;

(b) the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970;

(c) the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971;

(d) the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988;

2. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, or in the case of the Portuguese Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the EU Treaties and have received valid operating licenses in accordance with European Union law, or in the case of the Republic of Korea, operators of aircraft which are established in its territory and have valid operating licences in accordance with the applicable law of the Republic of Korea, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

3. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. Each Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 2 of this Article required by the other Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Party. For the entry into, departure from, or while within the territory of the Republic of Korea, operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions in conformity with the law in force in the Republic of Korea. For the entry into, departure from, or while within the territory of the Portuguese Republic, operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions in conformity with European Union law. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 16
PROVISION OF STATISTICS

The aeronautical authorities of one Party shall supply the aeronautical authorities of the other Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for information purposes subject to the laws and regulations of each Party.

ARTICLE 17
TARIFFS

1. The tariffs to be applied by the designated airlines of one Party for services covered by this Agreement shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, costs of operation, characteristics of service, reasonable profit, tariffs of other airlines and other commercial considerations in the marketplace.

2. The Parties may intervene to disapprove tariffs which may be objectionable. Intervention by the Parties shall be limited to:

(a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;

3. Each 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 operated by airlines of the other Party. Such notification or filing by the airlines of both Parties may be required at least thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

4. Neither 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 Party for international air transportation between the territories of the Parties; or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territories of the other Party and any other country. If either Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 2 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held in accordance with Article 18 of this Agreement. The Parties shall cooperate in securing information necessary for a reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement, each 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.

ARTICLE 18
CONSULTATIONS

1. In order to ensure close cooperation, the Parties shall consult with each other concerning the implementation, interpretation, application, amendment or enforcement of this Agreement.

2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date one Party has received a written request from the other Party, unless otherwise agreed.

2. If the Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute may at the request of either Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

3. Each Party shall comply with any decision given, including any interim recommendation made under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Party or any designated airline of either Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

5. Each Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Parties.

ARTICLE 20
AMENDMENT

1. If either Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may at any

ARTICLE 21
DURATION AND TERMINATION

1. This Agreement shall remain in force for an undetermined period until superseded by mutual agreement of the Parties or terminated by either Party in accordance with paragraph 2 of this Article.

2. Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement.

3. The termination must be notified to the other Party and, simultaneously, to the International Civil Aviation Organization, and shall take effect twelve (12) months after the receipt of the notification by the other Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.

4. If the other Party fails to acknowledge receipt of the notification, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22
REGISTRATION

This Agreement and any amendments hereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 24
ENTRY INTO FORCE

The Parties shall notify each other through diplomatic channels of the completion of their internal legal procedures necessary for the entry into force of this Agreement. This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the later notification.

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

Done in duplicate at Seoul, on the 25th day of May 2018, in the Portuguese, Korean and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE PORTUGUESE REPUBLIC

Teresa Ribeiro
Secretary of State of Foreign Affairs
and Cooperation

FOR THE REPUBLIC OF KOREA

Cho Hyun
Vice Minister
of Foreign Affairs

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the Portuguese Republic:

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

Section 2

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

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

Notes

1. The designated airlines of both Parties may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above, provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Party which has designated the airlines.

2. The exercise of fifth freedom traffic rights on specified intermediate and/or beyond points shall be subject to mutual understanding between the aeronautical authorities of both Parties.

포르투갈공화국과 대한민국 간의 항공업무에 관한 협정

포르투갈공화국과 대한민국(이하 "당사자"라 한다)은,

1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 「국제민간항공협약」의 당사자로서,

국제민간항공의 진보에 기여하기를 바라고,

국제항공업무를 안전하고 정연하게 체계화하고 그러한 업무와 관련하여 국제 협력을 가능한 한 광범위하게 증진할 것을 희망하며,

각자의 영역 간 및 그 이원의 항공업무를 개설하고 운항하는 것을 목적으로 협정을 체결할 것을 희망하며,

정의

이 협정의 목적상

가. "협약"이란 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 「국제민간항공협약」을 의미하고, 협약 제90조에 따라 채택된 모든 부속서와 협약 제90조 및 제94조에 따른 부속서 또는 협약의 모든 개정을 포함한다. 다만, 그러한 부속서 및 개정이 양 당사자에 의하여 채택된 경우에만 한정한다.

나. "EU 조약"이란 「유럽연합조약」 및 「유럽연합 기능에 관한 조약」을 의미한다.

다. "항공당국"이란 포르투갈공화국의 경우 민간항공당국(ANAC), 대한민국의 경우 국토교통부(MOLIT), 또는 양국 모두의 경우 현재 해당 당국이 행사하는 기능을 수행하도록 권한이 부여된 모든 인 또는 기관을 의미한다.

라. "지정항공사"란 이 협정 제3조에 따라 지정 및 허가된 항공사를 의미한다.

마. 어느 국가와 관련하여 "영역"이란 협약 제2조에서 부여된 의미를 가진다.

바. "항공업무", "국제항공업무", "항공사" 및 "비운수 목적 착륙"이란 협약 제96조에서 각각 부여된 의미를 가진다.

사. "할인된 운무"란 여객, 수화물, 화물 및 우편물을 개별적으로 또는 혼합하

무에 사용되는 항공기의 공급력에 일정 기간 등안 일정 노선의 전부 또는 일부 구간에서 운항되는 그 항공기의 운항 횟수를 곱한 것을 의미한다.

차. "운임"이란 여객, 수화물 또는 화물의 운송을 위하여 부과하는 요금 및 그러한 요금이 적용되는 조건을 의미하고, 대리점과 그 밖의 보조 서비스를 위한 가격 및 조건은 포함하나, 우편물의 운송에 대한 보수 및 조건은 제외한다.

카. "사용료"란 항공기, 승무원, 여객 및 화물에 대한 관련 업무 및 시설을 포함한 공항 자산 또는 시설, 항행시설, 항공 보안 시설 또는 업무를 제공한 것에 대하여 권한 있는 당국이 항공사에 부과하거나 또는 부과하도록 허용된 요금을 의미한다.

타. "부속서"란 이 협정의 부속서, 그러한 부속서에 나오는 노선구조 및 조항 또는 주석, 또는 이 협정 제20조 규정에 따라 개정된 부속서를 의미한다. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 구성하며, 협정에 대한 모든 언급은 달리 규정된 경우를 제외하고는 부속서에 대한 언급을 포함한다.

파. "유럽자유무역연합 회원국"이란 (「유럽경제지역협정」의 당사자인) 아이슬란드공화국, 리히텐슈타인공국 및 노르웨이왕국, 그리고 (「유럽 공동체와 스위스연방 간의 항공운송에 관한 협정」에 따른) 스위스연방을 의미한다.

제2조

운항 권리

1. 각 당사자는 다른 쪽 당사자에 특정 노선에서 합의된 업무를 운영할 수 있도록 이 협정에 명시된 권리를 부여한다.

2. 이 협정의 규정에 따를 것을 조건으로, 각 당사자의 지정항공사는 특정 노선상의 합의된 업무를 운영하는 동안 다음의 권리를 향유한다.

가. 다른 쪽 당사자의 영역을 통과하여 무착륙 비행할 수 있는 권리

나. 다른 쪽 당사자의 영역에 비운수 목적으로 착륙할 수 있는 권리, 그리고

다. 여객, 화물 및 우편물을 개별적으로 또는 혼합하여 탑승, 적재 그리고/또는 하차할 목적으로 이 협정의 부속서에 명시된 노선상의 지점에서 착륙할 수 있는 권리

4. 무력 충돌, 정치적 소요 또는 특별하고 비정상적인 상황으로 인하여 한쪽 당사자의 지정항공사가 정상적인 경로에서 업무를 운영할 수 없는 경우, 당사자가 상호 결정한 대로 다른 쪽 당사자는 노선의 적절한 재조정을 통하여 해당 업무의 계속적 운영을 용이하게 할 수 있도록 최선의 노력을 한다.

제3조

지정 및 운항허가

1. 각 당사자는 부속서상 특정 노선에서의 합의된 업무를 운영할 목적으로 하나 또는 그 이상의 항공사를 지정하고, 그러한 지정을 철회 또는 변경할 권리를 가진다. 그러한 지정은 서면으로 하며 외교경로를 통하여 다른 쪽 당사자에 전달된다.

2. 운항허가 및 기술승인에 대하여 규정된 형태 및 방식으로 그러한 지정의 통지와 지정항공사로부터의 신청을 접수하면, 다른 쪽 당사자는 다음의 경우에 그 지정항공사에 절차상 지연을 최소화하여 적절한 운항허가 및 승인을

를 가지고,

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

3) 항공사가 유럽연합 회원국 그리고/또는 유럽자유무역연합 회원국 그리고/또는 그러한 국가의 국민에 의하여 직접 또는 과반수 소유권을 통하여 소유되고 실효적으로 지배되며,

4) 항공사가 유효한 운항 면허를 받은 유럽연합 회원국의 영역에 주된 사업장을 가지는 경우

나. 대한민국에 의하여 지정된 항공사의 경우

1) 대한민국의 영역에서 설립되고 대한민국의 법에 따라 면허를 받았으며,

2) 대한민국이 항공사의 효과적인 규제 관리를 시행 및 유지하고,

3) 항공사가 대한민국, 대한민국의 국민 또는 그 모두에 의하여 직접 또는 과반수 소유권을 통하여 소유되고 실효적으로 지배되며, 그 항공사가 대한민국에 의하여 발급된 유효한 운항 면허를 가지는 경우

정된 안전 및 보안에 관련된 기준을 유지 및 이행하는 경우

3. 이와 같이 항공사가 지정되고 허가를 받으면, 그 항공사는 이 협정의 적용 가능한 규정을 준수하는 것을 조건으로 합의된 업무 운영을 개시할 수 있다.

제4조

권리의 거절, 취소, 정지 및 제한

1. 각 당사자는 다음의 경우에 다른 쪽 당사자에 의하여 지정된 항공사의 운항허가 또는 기술승인을 거절, 취소, 정지, 제한하거나 또는 이러한 허가에 조건을 부과할 권리를 가진다.

가. 포르투갈공화국에 의하여 지정된 항공사의 경우

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

2) 항공운항증명서 발급을 담당하는 유럽연합 회원국에 의하여

회원국 그리고/또는 그러한 국가의 국민에 의하여 직접 또는 과반수 소유권을 통하여 소유되지 아니하거나 실효적으로 지배되지 아니하는 경우, 또는

4) 항공사가 유효한 운항 면허를 받은 유럽연합 회원국의 영역에 주된 사업장을 가지지 아니하는 경우, 또는

5) 항공사가 대한민국과 다른 유럽연합 회원국 사이의 양자 협정에 따라 이미 운항허가를 받았으며, 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) 대한민국의 영역에서 설립되지 아니하였거나 대한민국의 법에 따라 허가를 받지 아니한 경우, 또는

실효적으로 지배되지 아니하고, 그 항공사가 대한민국에 의하여 발급된 유효한 운항 면허를 갖지 아니한 경우

다. 그 항공사가 권리를 부여하는 당사자에 의하여 국제항공업무의 운영에 통상적으로 적용되는 법령에 규정된 조건을 준수하지 못하는 경우, 또는

라. 항공사를 지정한 당사자가 이 협정 제14조 및 제15조에 규정된 안전 및 보안에 관련된 기준을 유지 및 이행하지 못하는 경우

2. 즉각적인 조치가 당사자의 법령에 대한 더 이상의 위반을 방지하기 위하여 필수불가결하지 아니하는 한, 이 조 제1항에 언급된 권리는 이 협정 제18조에 따라 당사자 간에 협의한 후에만 행사된다.

제5조

법령의 적용

1. 국제항공업무에 종사하는 항공기의 자국 영역에의 출입국 또는 자

2. 출입국, 통관, 이주 및 이민, 여권, 세관, 외환, 위생 관리의 절차와 관련된 것을 포함하여 여객, 승무원, 수화물, 화물 및 우편물의 자국 영역에의 입국, 체류, 통과 또는 출국에 관련된 한쪽 당사자의 법령은 다른 쪽 당사자의 지정 항공사의 항공기가 그 한쪽 당사자의 영역에 있는 동안 그 항공기에 의하여 운송되는 여객, 승무원, 수화물, 화물 및 우편물에 적용된다.

3. 어느 당사자도 이 조에 규정된 법령의 적용에서 유사한 국제항공업무에 관여된 다른 쪽 당사자의 지정항공사보다 우선하여 자국의 또는 그 밖의 어떤 항공사에도 특혜를 부여하지 아니한다.

제6조

관세 및 그 밖의 유사한 부과금

1. 상호주의에 기초하여, 당사자의 지정항공사에 의하여 국제항공업무에 운영되는 항공기와 그 항공기에 적재된 정규장비, 예비부품, 연료·윤활유, 그 밖의 소모성 기술공급품 및 항공기 저장품(식품, 음료 및 담배를 포함한다)은 다른 쪽 당사자의 영역에 반입되는 경우, 그러한 장비, 공급품 및 항공기 저장품이 재반출

2. 제공된 업무에 상응하는 부과금을 제외하고는, 다음에 대해서도 각 당사자의 시행 증인 법령의 규정에 따라 등일한 관세, 수수료 및 부과금이 면제된다.

가. 한쪽 당사자의 영역에서 적재된 것으로서 그 당사자의 당국이 정한 한도 내에 있으며 다른 쪽 당사자의 지정항공사가 합의된 업무에 종사하는 출국 항공기 내에서 사용하는 항공기 저장품

나. 어느 한쪽 당사자의 영역으로 반입된 것으로서 다른 쪽 당사자의 지정항공사가 합의한 업무에 사용하는 항공기의 정비 또는 보수를 위한 예비부품 및 정규장비

다. 당사자의 영역에서 적재되어 그 영역에서 수행되는 비행의 일부에서 사용되는 경우를 포함하여, 다른 쪽 당사자의 지정항공사에 의하여 합의된 업무에 운항되는 항공기에 제공하기 위한 연료, 윤활유 및 그 밖의 소모성 기술공급품

라. 인쇄된 항공권, 항공 화물 운송장, 지정항공사의 회사 상징이 출력되어 있는 모든 인쇄물 및 그 지정항공사가 무료로 배부하는 통상의 홍보물

3. 이 조 제2항에 언급된 모든 물품은 세관의 감시 또는 통제 하에 두도록 요구될 수 있다.

에 따라 재반출되거나 달리 처분될 때까지 그 세관 당국의 감시 하에 둘 수 있다.

제7조

사용료

1. 어느 당사자도 유사한 국제항공업무를 운영하는 자국 항공사에 대하여 부과하는 것보다 더 높은 사용료를 다른 쪽 당사자의 지정항공사에게 부과하거나 부과하도록 허용하지 아니한다.

2. 각 당사자는 권한 있는 부과 당국과 그 부과 당국이 제공하는 업무 및 시설을 이용하는 항공사 간의 사용료에 관한 협의를 장려한다. 그러한 협의는 가능한 경우 항공사를 대표하는 조직을 통하여 이루어진다. 사용료를 변경하기 전에는 사용자가 의견을 표명할 수 있도록 사용료 변경 제안 사항을 합리적으로 통지하여야 한다. 또한 각 당사자는 자국의 권한 있는 부과 당국과 사용자가 사용료에 관한 적절한 정보를 교환하도록 장려한다.

항의 구역을 벗어나지 아니하는 여객, 수하물, 화물 및 우편물은 항공 보안, 마약 단속, 불법입국의 방지 또는 특수한 상황을 위한 경우를 제외하고 간이 통제만을 받는다. 직접 통과 증인 수하물과 화물은 관세 및 그 밖의 유사한 세금으로부터 면제된다.

제9조

증명서 및 면허증의 인정

1. 한쪽 당사자의 법령에 따라, 포르투갈공화국의 경우 유럽연합 법령을 포함하여, 발급되었거나 유효하다고 인정된 감항증명서, 자격증명서 및 면허증은 그 유효기간 등안 다른 쪽 당사자에 의하여 합의된 업무를 운영하기 위한 목적으로 유효한 것으로 인정된다. 그러한 증명서 및 면허증이 발급되었거나 유효하다고 인정된 요건은 협약 하에 설정된 최소 기준 이상인 것을 전제로 한다.

2. 제1항은 포르투갈공화국에 의하여 지정된 항공사의 규제 관리가 다른 유럽연합 회원국에 의하여 행사 또는 유지되는 경우에도 적용된다.

제10조

상업 활동

1. 각 당사자의 지정항공사는 다음을 할 수 있도록 허용된다.

가. 다른 쪽 당사자의 법령에 따라 항공운송 및 항공권 판매의 증진을 위한 사무소 및 항공운송의 제공에 요구되는 그 밖의 시설을 다른 쪽 당사자의 영역에 설치하는 것

나. 입국, 거주 및 고용과 관련된 다른 쪽 당사자의 법령에 따라 다른 쪽 당사자의 영역에 경영 · 판매 · 기술 · 운영 및 그 밖의 항공운송의 제공을 위하여 요구되는 전문 직원을 영입 및 유지하는 것

다. 다른 쪽 당사자의 법령에 따라 그 다른 쪽 당사자의 영역에서 자체 운송서류를 사용하여 자체 운송을 판매하는 것. 판매는 지정항공사가 직접 또는 대표 사무소에서 또는 지정항공사가 권한을 부여한 대리인을 통하여 수행될 수 있다.

2. 각 당사자의 권한 있는 당국은 다른 쪽 당사자에 의하여 지정된 항공사의 대표 사무소가 질서 있는 활동을 수행할 수 있도록 보장하기 위하여 필

화 또는 다른 국가의 자유태환통화로 그러한 운송을 자유롭게 구입한다.

제11조

수익의 환전 및 송금

1. 각 당사자는 다른 쪽 당사자의 지정항공사에 그 항공사가 자국 영역에서 여객, 수화물, 화물 및 우편물의 운송과 관련하여 획득한 수입 중 비응을 초과하는 부분을, 자국에서 시행 중인 적응 가능한 법령에 따라, 자유태환통화로 자유로이 송금할 권리를 부여한다.

2. 소득 및 자본의 세금에 대한 이중과세 회피를 위한 특별 협정이 당사자 간에 존재하는 경우, 그 특별 협정의 규정이 우선한다.

제12조

공급력 및 공정 경쟁

1 양 당사자의 지정항공사는 특정 노선에서 합의된 업무를 운영하는

3. 각 당사자의 지정항공사는 합의된 업무를 운영할 때 다른 쪽 당사자의 지정항공사의 이익을 고려한다.

4. 특정 노선에서 한쪽 당사자의 지정항공사가 제공하는 공급력은 다른 쪽 당사자의 지정항공사가 제공하는 공급력과 함께 그 노선에서의 항공운송에 대한 공공의 요구에 상응하는 합리적인 관계 안에서 유지된다.

5. 양 당사자의 지정항공사가 제공하는 합의된 업무는 다른 쪽 당사자의 영역으로 및 그 영역으로부터 현재 및 예측 가능한 운항 수요에 적합한 공급력을 합리적인 탑승률로 제공하는 것을 우선적 목표로 한다. 다른 쪽 당사자의 영역에서 적재 또는 하차되어 해당 항공사를 지정한 당사자 외 국가의 영역에 있는 특정 노선의 지점으로의 그리고 그 지점으로부터의 운항 수송은 부차적인 성격을 지닌다. 다른 쪽 당사자의 영역에 위치한 특정 노선상의 지점과 제3국의 지점 간 운송을 하는 항공사의 권리는 국제항공운송의 질서 있는 발전을 위하여 행사되고 다음과 연계되는 공급력의 일반적 원칙에 따른다.

가. 출발 국가와 최종 목적 국가 간의 운항수요

나. 직행 항공 운항수요

대하여 합의하지 못한 경우, 당사자의 지정항공사가 제공할 수 있는 공급력은 계절에 따른 변동을 포함하여 이전에 제공하기로 합의된 총 공급력을 초과하지 아니한다.

7. 어느 당사자도 하나 또는 그 이상의 지정항공사가, 어느 다른 하나 또는 그 이상의 항공사와 함께 또는 별도로, 노선으로부터 경쟁사를 심하게 약화시키거나 배제하는 효과를 가지거나 그러한 가능성이 있거나 의도된 방식으로 시장권력을 남용하는 것을 허용하지 아니한다.

8. 어느 당사자도 국제항공운송을 제공하는 데에 경쟁을 위하여 다른 쪽 당사자의 항공사의 공정하고 동등한 기회에 부정적 영향을 미칠 수 있는 방식으로 자국의 하나 또는 그 이상의 지정항공사에 대하여 국가보조 또는 지원을 제공하거나 허용하지 아니한다.

9. 국가 보조 또는 지원이란 국가 또는 국가가 지정하거나 통제하는 공공기관 또는 민간기관이 직접 또는 간접적으로 지정항공사에게 차별적으로 지원을 제공하는 것을 의미한다. 제한 없이, 이는 운영 손실의 상계, 자본, 상환하지 아니하여도 되는 원조 또는 특혜적 조건의 융자의 제공, 수익의 포기나 비용

10. 한쪽 당사자가 이 협정에 따라 운영하는 업무와 관련하여 지정항공사에 국가 보조 또는 지원을 제공하는 경우, 그 당사자는 해당 항공사에 회계상으로 명확하게 그리고 개별적으로 보조 또는 지원을 확인하도록 요구한다.

11. 이 조에 언급된 바와 같이 당사자의 항공당국이 공급력에 대하여 합의하지 못하거나 경쟁과 관련하여 우려가 발생되는 경우, 그 문제는 이 협정 제18조에 따라 처리된다.

제13조

운항 시간표의 승인

각 당사자의 지정항공사는 특정 노선 상의 합의된 새로운 업무를 개시하기 최소 60일 전까지 예정된 운항 시간표를 다른 쪽 당사자의 항공당국에 승인을 받기 위하여 제출한다. 그러한 운항 시간표의 변경도 최소 30일 전까지 다른 쪽 당사자의 항공당국에 승인을 받기 위하여 제출한다. 특별한 경우에 이 시한은 해당 당국의 동의를 받아 단축될 수 있다.

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

2. 한쪽 당사자는 그러한 협의 후에 다른 쪽 당사자가 이 조 제1항에 언급된 분야에서 협약에 따라 그 당시에 설정된 최소 기준 이상의 안전 기준을 효과적으로 유지 및 관리하고 있지 아니하다는 것을 발견할 경우, 그 다른 쪽 당사자에 그러한 발견을 알리고 그러한 최소 기준에 합치하는 데 필요하다고 여겨지는 조치를 하도록 통지한다. 그러면 다른 쪽 당사자는 적절한 시정 조치를 한다. 다른 쪽 당사자가 15일 이내에 또는 합의가 가능한 경우 더 긴 기간 내에 적절한 조치를 하지 못한 경우는 이 협정 제4조를 적용하기 위한 근거가 된다.

3. 협약 제16조에 따라, 한쪽 당사자의 지정항공사에 의하여 운항되는 항공기로서 다른 쪽 당사자의 영역을 목적지 또는 출발지로 업무를 하는 모든 항공기는 다른 쪽 당사자의 영역에 있는 동안, 불합리한 지연을 초래하지 아니하는 한, 다른 쪽 당사자의 권한 있는 대표에 의하여 항공기 내부 및 주변에 대한 점검 대상이 될 수 있다는 것에 추가적으로 합의한다. 협약 제33조에 언급된 의무에도 불구하고, 이 점검의 목적은 관련 항공기 서류의 유효성, 승무원의 면허, 항

의 운항이 협약에 따라 그 당시에 설정된 최소 기준을 준수하지 아니한다는 심각한 우려나 협약에 따라 그 당시에 설정된 안전 기준의 효과적인 유지와 관리가 결여되어 있다는 심각한 우려가 발생하는 경우, 점검을 수행하는 당사자는 협약 제33조의 목적을 위하여 그 항공기와 관련된 또는 그 항공기의 승무원과 관련된 증명서 또는 면허증이 발급되거나 유효하다고 인정되는 요건, 또는 해당 항공기가 운항되는 요건이 협약에 따라 설정된 최소 기준 이상이 아니라고 자유로이 결정한다.

5. 이 조 제3항에 따라 한쪽 당사자의 지정항공사가 운항하는 항공기의 지상 점검을 수행하기 위한 접근이 그 지정항공사의 대표에 의하여 거부된 경우, 다른 쪽 당사자는 이 조 제4항에 언급된 유형의 심각한 우려가 발생하고, 그 항에서 언급된 결과가 나타난 것으로 자유로이 추정한다.

6. 각 당사자는 지상 점검, 일련의 지상 점검, 지상 점검을 위한 접근의 거부, 협의 또는 그 밖의 결과로 긴급 조치가 항공기 운항의 안전에 필수불가결하다고 판단하는 경우, 다른 쪽 당사자의 지정항공사의 운항허가를 즉시 정지 또는 변경할 권리를 보유한다.

당사자가 협약에 따라 그 당시에 설정된 기준과 불합치하는 상태에 있다고 결정되는 경우에는 국제민간항공기구 사무총장에게 그 사실이 통지되어야 한다. 또한 사무총장에게 해당 상황에 대한 이후의 만족스러운 해결에 대해서도 통지되어야 한다.

9. 포르투갈공화국이 또 다른 유럽연합 회원국에 의하여 규제 관리가 행사되고 유지되는 항공사를 지정한 경우, 이 조에 따른 대한민국의 권리는, 해당 유럽연합 회원국의 안전 기준의 채택, 행사, 또는 유지와 관련하여, 그리고 그 항공기의 운항허가와 관련하여, 등등하게 적용된다.

제15조

보안

1. 국제법상의 권리 및 의무에 따라 당사자는 불법적인 간섭행위로부터 민간항공의 보안을 보장할 상호 간의 의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다. 당사자는 국제법상의 그들의 권리 및 의무의 일반성을 제한하지 아니하면서 특히 다음의 규정을 준수한다.

다. 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약」

라. 「민간항공의 안전에 대한 불법적 행위의 억제를 위한 협약」을 보충하는, 1988년 2월 24일 몬트리올에서 서명된 「국제민간항공에 사용되는 공항에서의 불법적 폭력행위의 억제를 위한 의정서」

마. 1991년 3월 1일 몬트리올에서 채택된 「가소성 폭약의 탐지를 위한 식별조치에 관한 협약」, 그리고

바. 양 당사자를 구속하는 항공 보안을 규율하는 그 밖의 모든 협약

2. 당사자는 그들의 상호관계에서 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 협약의 부속서로 지정된 항공 보안 규정이 당사자에 적용 가능한 범위에서 그러한 보안 규정을 준수한다. 당사자는 자국에 등록된 항공기의 운영자, 또는 자국 영역 내에 주된 사업장 또는 영구 거주지를 갖고 있는 항공기의 운영자, 또는 포르투갈공화국의 경우 EU 조약에 따라 그 영역 내에 설립되고 유럽연합법에 따라 유효한 운항 면허를 갖고 있는 항공기의 운영자, 또는 대한민국의 경우 그 영역 내에 설립되고 대한민국의 적용 가능한 법에 따라 유효한 운항 면허를 갖고 있는

한 항공기, 여객, 승무원, 공항 및 항행시설의 안전에 반하는 그 밖의 불법 행위와 민간항공의 보안에 대한 그 밖의 모든 위협을 방지하기 위하여 필요한 모든 지원을 상호 제공한다.

4. 각 당사자는 그러한 항공기의 운영자가 다른 쪽 당사자의 영역에 입국, 출국 또는 체류하기 위하여 다른 쪽 당사자가 요구하는 이 조 제2항에 언급된 항공 보안 규정을 준수할 것을 요구받을 수 있다는 데 합의한다. 대한민국 영역의 입국, 출국 또는 체류를 위하여 항공기의 운영자는 대한민국에서 시행 중인 법에 따른 항공 보안 규정을 준수할 것을 요구받는다. 포르투갈공화국 영역의 입국, 출국 또는 체류를 위하여 항공기의 운영자는 유럽연합법에 따른 항공 보안 규정을 준수할 것을 요구받는다. 각 당사자는 탑승 또는 적재 전 및 도중에 항공기를 보호하고 여객, 승무원, 소지품, 수화물, 화물 및 항공기 저장품을 검색하기 위하여 자국 영역에서 적절한 조치가 효과적으로 이루어지도록 보장한다. 각 당사자는 또한 다른 쪽 당사자가 특정 위협에 대처하기 위하여 합리적인 특별 보안 조치를 요구하는 경우 이를 호의적으로 고려한다.

5. 민간 항공기의 불법 납치 또는 그러한 항공기, 여객, 승무원, 공항 또는 항행시설의 안전에 반하는 그 밖의 불법 행위 사건이나 위협이 발생하는 경

만한 합리적인 근거가 있는 경우, 그 한쪽 당사자의 항공당국은 다른 쪽 당사자의 항공당국에 즉각적인 협의를 요청할 수 있다. 만약 만족스러운 합의에 도달하지 못한 경우는 이 협정 제4조의 적용을 위한 근거가 된다. 긴급사태에 의하여 정당화되는 경우 또는 이 조의 규정에 불합치하는 추가적인 상황을 방지하기 위한 경우, 그 한쪽 당사자는 언제든지 잠정 조치를 취할 수 있다.

제16조

통계의 제공

한쪽 당사자의 항공당국은 다른 쪽 당사자의 항공당국의 요청이 있을 경우, 정보 목적으로 합리적으로 요구될 수 있는 통계를 각 당사자의 법령에 따라 다른 쪽 당사자의 항공당국에 제공한다.

제17조

운임

2. 당사자는 운임이 부당한 경우 승인하지 아니하도록 개입할 수 있다. 당사자에 의한 개입은 다음의 경우로 제한된다.

가. 비합리적으로 차별적인 운임 또는 관행의 방지

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

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

3. 각 당사자는 비차별성에 기초하여 다른 쪽 당사자의 항공사가 자국 영역을 목적지 또는 출발지로 하는 운항에 부과할 운임을 자국 항공당국에 신고 또는 제출하도록 요구할 수 있다. 양 당사자 항공사의 그러한 신고 또는 제출은 제안된 효력 발생일부터 최소 30일 전까지 요구될 수 있다. 개별적인 경우에는, 신고 또는 제출이 통상적으로 요구되는 것보다 더 짧은 통고로 허용될 수 있다.

4. 어느 당사자도 가) 어느 한쪽 당사자의 항공사에 의한 당사자 영역과 국제항공운송 또는 나) 한쪽 당사자의 항공사에 의한 다른 쪽 당사자와 그

한다. 이 협의는 이 협정 제18조에 따라 개최된다. 당사자는 문제의 합리적인 해결을 위하여 필요한 정보를 확보하는 데 협력한다. 당사자는 합의에 도달하면, 그 합의가 실행될 수 있도록 최대한 노력한다. 그러한 상호 간의 합의가 없는 경우, 그 운임의 효력은 발생하거나 유지된다.

제18조

협의

1. 당사자는 긴밀한 협력을 보장하기 위하여 이 협정의 이행, 해석, 적응, 개정 또는 집행에 관하여 상호 협의한다.

2. 그러한 협의는 논의 또는 서면을 통하여 이루어질 수 있고, 달리 합의하지 아니하면 한쪽 당사자가 다른 쪽 당사자로부터 서면 요청을 접수한 날부터 60일의 기간 내에 개시된다.

제19조

2. 당사자가 교섭에 의한 분쟁 해결에 실패하는 경우, 당사자는 다른 인 또는 기관에 분쟁을 회부하여 결정하도록 합의할 수 있다. 만약 그렇게 합의하지 아니하는 경우에는, 이 분쟁은 어느 한쪽 당사자의 요청으로 3명의 중재재판관으로 구성된 재판부에 결정을 위하여 회부될 수 있으며, 각 당사자는 각 1명의 중재재판관을 지명하고 제3의 중재재판관은 그와 같이 지명된 2명에 의하여 지명된다. 각 당사자는 다른 쪽 당사자로부터 외교 경로를 통하여 이러한 재판부에 의한 분쟁의 중재를 요청하는 통지를 접수하는 날부터 60일의 기간 내에 중재재판관을 지명하고, 그로부터 60일의 기간 내에 제3의 중재재판관이 지명된다. 이러한 경우, 제3의 중재재판관은 제3국 국민이어야 하며 해당 중재재판부의 의장직을 맡는다. 명시된 기간 내에 당사자 중 어느 한쪽이 중재재판관을 지명하지 못한 경우 또는 제3의 중재재판관이 지명되지 못한 경우, 국제민간항공기구 이사회 의장은 어느 한쪽 당사자의 요청에 따라 1명 또는 필요 시 복수의 중재재판관을 지명할 수 있다.

3. 당사자는 이 조 제2항에 따른 모든 잠정적 권고를 포함한 모든 결정을 준수한다.

5. 각 당사자는 각자 지명한 중재재판관의 비용을 부담한다. 중재재판부의 나머지 비용은 당사자가 균등하게 분담한다.

제20조

개정

1. 어느 한쪽 당사자가 이 협정의 어느 규정이든 개정하는 것이 바람직하다고 여기는 경우에는 언제든지 이 협정 제18조에 따라 다른 쪽 당사자와의 협의를 요청할 수 있다.

2. 당사자가 개정에 합의하는 경우, 합의된 개정은 이 협정 제24조의 규정에 따라 발효한다.

제21조

지속 및 종료

결정을 외교 경로를 통하여 서면으로 통지할 수 있다.

3. 종료의 통지는 다른 쪽 당사자와 동시에 국제민간항공기구로 전달되어야 하고, 다른 쪽 당사자의 통지 접수일부터 12개월 후 효력을 발생하나, 이 기간의 만료 전에 상호 합의로 종료 통지가 철회되는 경우에는 그러하지 아니하다.

4. 다른 쪽 당사자가 통지의 접수를 인지하지 못한 경우, 그 통지는 국제민간항공기구의 통지 접수일 후 14일째 되는 날 접수된 것으로 간주된다.

제22조

등록

이 협정과 협정의 모든 개정은 국제민간항공기구에 등록된다.

제23조

제24조

발효

당사자는 이 협정의 발효에 필요한 내부 법적절차의 완료를 외교경로를 통하여 통보한다. 이 협정은 나중의 통보일 후 30일이 경과한 날에 발효한다.

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

년 월 일 에서 등등하게 정본인 포르투갈어, 한국어 및 영어로 2부씩 원본으로 작성되었으며, 해석상의 차이가 있을 경우에는 영어본이 우선한다.

포르투갈공화국을 대표하여

대한민국을 대표하여

부속서

노선 구조

제1부

포르투갈공화국의 지정항공사가 양 방향으로 운항할 노선:

출발지점	중간지점	도착지점	이원지점
포르투갈공화국 내 모든 지점	모든 지점	대한민국 내 모든 지점	모든 지점

제2부

대한민국의 지정항공사가 양 방향으로 운항할 노선:

출발지점	중간지점	도착지점	이원지점
대한민국 내 모든 지점	모든 지점	포르투갈공화국 내 모든 지점	모든 지점

지정한 당사자의 영역에서 시작되거나 끝날 경우, 일부 또는 모든 운항에서, 위에 언급된 증간지점 그리고/또는 이원지점 중 어느 지점에서도 기착(寄着)을 생략할 수 있다.

2. 명시된 증간지점 그리고/또는 이원지점에서의 제5자유 운수권 행사는 양 당사자의 항공당국 간 상호 양해에 따른다.

pia certificada conforme o original depositado no Arquivo Diplomático.
rsões em línguas portuguesa, inglesa e coreana.

boa, 4 de julho de 2018
efe de Divisão de Arquivo e Biblioteca
nistério dos Negócios Estrangeiros

Margarida Maria Gomes Quintão Lages

Assinado de forma digital por Margarida Maria Gomes Quintão Lages
Dados: 2018.07.04 12:49:30 +01'00'

Anexo

ANAC
Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS PORTUGAL/COREIA

Identificação:	*Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República da Coreia e a República Portuguesa* negociado em Lisboa, em 20 de maio de 2016
Sumário do Acordo:	O Acordo em apreço constituirá o enquadramento legal necessário à prossecução dos serviços aéreos internacionais entre Portugal e a República da Coreia. O Acordo permitirá a cada Parte designar várias empresas de transporte aéreo (*multidesignação*), possibilitando, às transportadoras aéreas designadas de cada Parte, o exercício do direito de sobrevoo, de escala técnica, de transporte de passageiros, carga e correio entre o território dos dois países (exercício de direitos de tráfego de 3ª e 4ª liberdades). Conforme disposto no Anexo, o exercício de direitos de tráfego de 5ª liberdade fica sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas das duas Partes.
Parecer técnico sobre a assinatura:	A Comissão Europeia, por carta de 25 de agosto de 2017, informou esta Autoridade que o Acordo pode ser concluído, por se enquadrar no disposto pelo artigo 4º (2) do Regulamento (CE) n.º 847/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004 relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros. A Autoridade Nacional de Aviação Civil, organismo adstrito ao Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, considera de interesse a assinatura do presente Acordo em virtude deste constituir um fator de impulso ao desenvolvimento das relações económicas entre Portugal e a República da Coreia.

Lisboa, 6 de Setembro de 2017

O Presidente do Conselho de Administração

E 26211/2019 2019-02-19

S. R.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS
Direção-Geral de Política Externa

NOTA	**NI/ DGPE/SAO/Nº** 26211/2019 **Autor:** MJC **Proc.º:** DGPE/SAO-71/2017 **Data:** 18-02-2019

DE: DGPE

PARA: DAJ

ASSUNTO: Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia - Parecer do Ministério das Finanças

Solicitamos a esse Departamento que seja ponderado o agendamento em Conselho de Secretários de Estado, do parecer solicitado ao Ministério das Finanças a coberto do ofício DGPE/SAO n.º 1259916, de 16 de agosto de 2018, cuja cópia se anexa, no âmbito da instrução do processo de aprovação na ordem jurídica nacional do Acordo em epígrafe, assinado em 25 de maio de 2018, em Seul.

Ana Paula Moreira
Sub-Diretora Geral

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS ★ DIREÇÃO GERAL DE POLÍTICA EXTERNA

S-DGPE/SAO-125916/2018-DATA: 17-08-2018

S. R.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS
Direção-Geral de Política Externa

Exmo. Senhor
Prof. Doutor José Azevedo Pereira
Diretor-Geral
Gabinete de Planeamento, Estratégia,
Avaliação e Relações Internacionais
Ministério das Finanças

VOSSA REFª.	NOSSA REFª.	DATA	PROCESSO
	125916/2018	16-08-2018	DGPE/SAO-71/2017

Assunto: "Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia" - Pedido de parecer

Tenho a honra de junto enviar a V.Exª uma cópia do "Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República da Coreia", assinado em 25 de maio último, em Seul, muito se agradecendo a emissão de um parecer desse Ministério, para efeitos de instrução do respetivo processo de aprovação na ordem jurídica nacional.

Com os melhores cumprimentos, e consideração,

O Diretor-Geral