Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Korean tasavallan kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Suomen tasavallan hallituksen ja Korean tasavallan hallituksen (Etelä-Korea) välisen lentoliikennesopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Esitys liittyy pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelman strategiseen tavoitteeseen Elinvoimainen Suomi.

Suomen ja Etelä-Korean välinen lentoliikennesopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus. Sopimuksessa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoyhtiöitä käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoyhtiöiden oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta.

Sopimus edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Etelä-Korean välillä. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan. Viikkovuoroista ja jatkokohteista sovitaan tarkemmin ilmailuviranomaisten välillä.

Sopimuksella korvataan maiden välillä vuonna 1996 allekirjoitettu lentoliikennesopimus. Nyt hyväksyttäväksi ehdotettavassa sopimuksessa on otettu huomioon EU-oikeuden vaatimus EU-lentoyhtiöiden sijoittautumisvapaudesta EU:n alueella.

Sopimuksen mukaan osapuolet ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, kun sopimuksen voimaantulon edellyttämät sisäiset oikeudelliset toimenpiteet on suoritettu. Sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua myöhäisemmän ilmoituksen antamisesta. Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samaan aikaan, kun sopimus tulee voimaan.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
PERUSTELUT....3
1 Asian tausta ja valmistelu....3
1.1 Tausta....3
1.2 Valmistelu....3
2 Sopimuksen tavoitteet....4
3 Keskeiset ehdotukset....5
4 Esityksen vaikutukset....5
5 Lausuntopalaute....5
6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön....7
7 Voimaantulo....11
8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus....11
9 Toimeenpano ja seuranta....11
10 Suhde muihin esityksiin....11
11 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys....12
LAKIEHDOTUS....17
Laki lentoliikenteestä Korean tasavallan kanssa tehdystä sopimuksesta....17
SOPIMUSTEKSTI....18
MUUT LIITTEET....41
LIITE....41

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Suomen ja Etelä-Korean välillä on tällä hetkellä voimassa 12.11.1996 allekirjoitettu ja 1.2.1997 voimaantullut lentoliikennesopimus (SopS 96/1996). Nyt hyväksyttäväksi esitettävällä, 10.6.2019 allekirjoitetulla uudella sopimuksella poistetaan tällä hetkellä voimassa olevan sopimuksen sisältämiä rajoituksia. Uudessa sopimuksessa on otettu huomioon EU-oikeuden vaatimus EU-lentoyhtiöiden sijoittautumisvapaudesta EU:n alueella. Uuden sopimuksen perusteella voidaan Suomesta nimetä ei vain suomalaisessa, vaan myös EU:n jäsenvaltioiden tai EU:n kansalaisten enemmistöomistuksessa olevia lentoyhtiöitä harjoittamaan liikennettä Suomen ja Etelä-Korean välillä ja niistä edelleen. Tällä hetkellä voimassa olevan sopimuksen 3 artiklan 5 kohdan mukaan kummallakin sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä hyväksymästä lentoyhtiön nimeäminen tai kieltäytyä myöntämästä liikennelupaa aina, kun mainittu sopimuspuoli ei ole vakuuttunut siitä, että näiden lentoyhtiöiden pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille. Nykyisen määräyksen katsotaan olevan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan mukaisen sijoittautumisvapauden vastainen ja rajoittavan kilpailua. Lisäksi uuteen sopimukseen on tehty teknisiä muutoksia.

1.2 Valmistelu

Sopimuksen valmistelu

Suomen ja Etelä-Korean välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta neuvoteltiin ensimmäisen kerran vuonna 2005 Helsingissä järjestetyissä neuvotteluissa. Neuvotteluissa Suomi toi esiin, että maiden kahdenvälinen lentoliikennesopimus olisi tärkeää saattaa vastaamaan EU-lainsäädäntöä. Suomi korosti neuvotteluissa, että EU-lentoyhtiöiden sijoittautumisvapautta koskevien määräysten sisällyttäminen Suomen ja Etelä-Korean kahdenväliseen lentoliikennesopimukseen on edellytyksenä sille, että Suomen ja Etelä-Korean väliset mahdolliset tulevat lentoliikennejärjestelyt voitaisiin jatkossa saattaa voimaan. Lisäksi neuvotteluissa keskusteltiin teknisistä muutoksista lentoliikennesopimukseen. Keskusteluja uuden sopimuksen sisällöstä jatkettiin maiden välisissä seuraavissa neuvotteluissa. Uudesta lentoliikennesopimuksesta päästiin yhteisymmärrykseen Helsingissä 30.-31.5.2017 järjestetyissä sopimusneuvotteluissa. Sopimusteksti parafoitiin neuvottelujen päätteeksi. Sopimus allekirjoitettiin Helsingissä 10.6.2019.

Kansallinen valmistelu

Suomen tärkein tavoite sopimusneuvotteluissa oli EU-lainsäädännön edellyttämien lentoyhtiöiden sijoittautumisvapautta koskevien lausekkeiden sisällyttäminen uuteen sopimukseen. Suomi korosti neuvotteluissa EU-lausekkeiden lisäämisen tärkeyttä maiden välisten tulevien lentoliikenneyhteyksien kannalta.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti toukokuussa 2017 neuvotteluvaltuuskunnan Suomen ja Etelä-Korean välisiin, 30.-31.5.2017 järjestettyihin lentoliikenneneuvotteluihin. Neuvotteluvaltuuskuntaan kuului jäseniä liikenne- ja viestintäministeriöstä, ulkoministeriöstä sekä silloisesta Liikenteen turvallisuusvirastosta (nykyinen Liikenne- ja viestintävirasto Traficom). Lisäksi suomalaisten lentoyhtiöiden ja lentoasemien edustajilla oli oikeus olla neuvotteluissa tarkkailijoina.

Sopimusteksti parafoitiin toukokuussa 2017 järjestettyjen neuvottelujen päätteeksi. Tasavallan presidentti myönsi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet 7.6.2019 ja sopimus allekirjoitettiin Helsingissä kesäkuussa 2019.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot sopimuksen kannalta keskeisiltä ministeriöiltä ja sidosryhmiltä. Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisessa palvelussa osoitteessa https://valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksella LVM038:00/2019.

2 Sopimuksen tavoitteet

Sopimuksen tavoitteena on mahdollistaa lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden kehittäminen Suomen ja Etelä-Korean välillä. Sopimuksen tavoitteena on edistää kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla. Sopimuksen tavoitteena on poistaa Suomen ja Etelä-Korean välillä vuonna 1996 allekirjoitetun lentoliikennesopimuksen sisältämiä rajoituksia. Jatkossa voidaan Suomesta nimetä myös muiden EU:n jäsenvaltioiden tai EU:n kansalaisten enemmistöomistuksessa olevia lentoyhtiöitä harjoittamaan liikennettä Suomen ja Etelä-Korean välillä ja niistä edelleen.

Sopimuksessa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä osapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista ja velvollisuuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Sopimuksen määräykset tarjoavat molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisen vapauden lentoliikenteen harjoittamiseen maiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan. Viikkovuoroista ja jatkokohteista sovitaan tarkemmin ilmailuviranomaisten välillä.

Edellä kuvattuja sopimuksen keskeisiä tavoitteita toteuttavat muun muassa sopimuksen seuraavat määräykset:

Sopimuksen 2 artiklassa määrätään molempien maiden liikenteen harjoittajille vastavuoroisesti oikeudesta matkustajien, rahdin ja postin kuljettamiseen maiden yli, niiden välillä ja niiden kautta sekä niistä kolmanteen maahan.

Sopimuksen 3 artiklassa määrätään, että osapuoli voi nimetä toiselle osapuolelle tehtävällä kirjallisella ilmoituksella lentoyhtiön hoitamaan sovittua liikennettä. Artiklassa määrätään lisäksi, että Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta edellytetään, lentoyhtiö on Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa ja näiden tosiasiallisessa määräysvallassa.

Sopimuksen 10 artiklan mukaan osapuolten on annettava lentoyhtiöille oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet lentoliikenteen harjoittamiseen.

Sopimuksen 12 artiklan mukaan osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella.

Sopimuksen 13 artiklan mukaan osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on yhtäläiset ja tasavertaiset mahdollisuudet harjoittaa sopimuksen alaista kansainvälistä lentoliikennettä.

3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyy lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Korean tasavallan hallituksen välillä tehdyn sopimuksen. Esitys sisältää myös ehdotuksen niin sanotuksi blankettilaiksi, jolla saatetaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset sekä kumotaan Suomen ja Etelä-Korean välillä vuonna 1996 allekirjoitetun lentoliikenne-sopimuksen voimaansaattamisesta annettu asetus (1302/1996).

Ehdotetun lain 1 §:ssä säädettäisiin, että sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimusmääräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lain 2 §:ssä säädettäisiin, että sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Lain 3 §:n 1 momentissa säädettäisiin, että lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Lain 3 §:n 2 momentissa säädettäisiin, että lailla kumotaan Korean tasavallan kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen voimaansaattamisesta annettu asetus (1302/1996).

4 Esityksen vaikutukset

Sopimus avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Suomen ja Etelä-Korean välillä. Sopimuksella korvataan maiden välinen vuonna 1996 allekirjoitettu lentoliikennesopimus ja poistetaan sopimuksen sisältämiä rajoituksia. Uudessa sopimuksessa on otettu huomioon EU-oikeuden vaatimus EU-lentoyhtiöiden sijoittautumisvapaudesta EU:n alueella. Tästä koituu taloudellista etua lentoyhtiöille ja kuluttajille. Uuden sopimuksen perusteella voidaan Suomesta nimetä myös muiden EU:n jäsenvaltioiden tai EU:n kansalaisten enemmistöomistuksessa olevia lentoyhtiöitä harjoittamaan lentoliikennettä Suomen ja Etelä-Korean välillä ja niistä edelleen.

Lentoliikenteen Suomen ja Etelä-Korean välillä odotetaan jatkuvan nykyisen kaltaisena eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia. Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla.

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Lentoliikenteen määrän olennaisella kasvulla voisi olla jonkin verran paikallisia vaikutuksia lentomelun ja muiden lentoliikenteen päästöjen kasvuun.

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan tai kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

5 Lausuntopalaute

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Väylävirastolta, Liikenne- ja viestintävirastolta sekä lentoliikenneverkoston jäseniltä. Lentoliikenneverkostoon kuuluu edustajia edellä mainittujen tahon lisäksi puolustusministeriöstä, sisäministeriöstä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, Suomen pysyvästä edustustosta EU:ssa, Keskuskauppakamarista, Business Finland Oy:stä, Finavia Oyj:stä, Rajavartiolaitoksesta, Finnair Oyj:stä, Nordic Regional Airlines Oy:stä, Air Navigation Services Finland Oy:stä, Board of Airline Representatives in Finlandista ja Kuluttajaliitto ry:stä.

Työ- ja elinkeinoministeriö totesi lausunnossaan, että lentoliikennesopimus luo puitteita kehittää lentoliikennettä Suomen ja Etelä-Korean välillä ja edistää sitä kautta tervetulleella tavalla maiden välisiä yhteyksiä. Lausunnossa tuotiin esiin, että sopimus yhtenäistää kansainvälisiä käytäntöjä. Työ- ja elinkeinoministeriön näkemyksen mukaan sopimusjärjestely mahdollistaa ulkomaankaupan kasvun ja on elinkeinoelämän edun mukainen. Maailmankauppaa rajoittavan Covid-epidemian helpottumisen jälkeen työ- ja elinkeinoministeriö näkee tärkeänä saada ripeästi käyttöön uudet sekä ennestään sovitut lentoyhteydet, mitkä helpottavat kaupan ja matkailun uudelleen avaamista maidemme välillä. Lausunnossa todetaan, että lentoliikenteen kehittäminen tukee hallituksen elin-keinopoliittisia tavoitteita. Työ- ja elinkeinoministeriö totesi tukevansa sitä, että eduskunta hyväksyisi sopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Ulkoministeriö totesi lausunnossaan yhtyvänsä esitysluonnoksessa esitettyihin näkemyksiin ja kannattavansa sopimuksen hyväksymistä ja voimaansaattamista. Ulkoministeriö esitti lausunnossaan lakiteknisiä korjausehdotuksia esitykseen. Ulkoministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom totesi lausunnossaan, että virasto on ollut mukana sopimusneuvotteluissa ja sen näkemykset on otettu huomioon jo hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa. Virasto totesi kannattavansa esityksen antamista lausuntopyynnön mukaisessa muodossa.

Rajavartiolaitos totesi lausunnossaan, ettei se ole tunnistanut esityksellä olevan vaikutuksia Rajavartiolaitoksen tai sisäministeriön viranomaistoimintaan. Sopimuksen osalta Rajavartiolaitos toi esiin sopimuksen 11 artiklan ja rajavartiolain (578/2005) 30 §:n 2 momenttiin liittyvän epäsuhdan, joka tulisi Rajavartiolaitoksen näkemyksen mukaan myöhemmin huomioida uusien vastaavien sopimusten valmistelussa. Sopimuksen 11 artiklan 1 kohdan mukaan kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyjä lentoyhtiöitä toimittamaan liikennesuunnitelmansa, joissa on mainittu erityisesti aikataulut, lentojen vuorotiheys ja käytettävät ilma-alustyypit, ensiksi mainitun osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kuusikymmentä (60) päivää ennen sovitun liikenteen aloittamista määrätyillä reiteillä. Rajavartiolaitos totesi, että toisaalta liikenteenharjoittajan tulee rajavartiolain 30 §:n 2 momentin mukaan ilmoittaa rajavartiolaitokselle rajanylitysliikenteen aloittamisesta viimeistään neljä kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista, ja uusista reiteistä tai vuoroista tulee ilmoittaa viimeistään kaksi kuukautta ennen liikennöinnin aloittamista. Rajavartiolaitos totesi, että rajavartiolain säännöksen tarkoituksena on ollut vaikuttaa liikenteen-harjoittajien lyhyisiin ennakkoilmoituksiin liikenteen aloittamisesta Schengen-alueen ulkorajat ylittävässä liikenteessä, ja että viranomaisella tulisi olla riittävästi aikaa järjestää rajanylityspaikan rajatarkastusresurssit ja muut valmiudet niin kuin mm. Schengenin rajasäännöstössä on säädetty.

Rajavartiolaitos totesi lausunnossaan kutenkin, etteivät sopimuksen 11 artikla ja rajavartiolain 30 §:n 2 momentti ole sananmukaisesti ristiriidassa keskenään, sillä sopimuksen 11 artiklassa määrätään liikennesuunnitelman hyväksymisestä, josta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto niin kuin siitä on liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkemmin säädetty, ja jälkimmäisessä on kysymys Rajavartiolaitokselle tehtävästä ilmoituksesta niin kuin siitä on rajavartiolaissa säädetty. Rajavartiolaitos totesi, että sopimuksen 6 artikla myös antaa mahdollisuuden artiklassa määrätyissä tilanteissa tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamiseen kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella. Lausunnossa todetaan, ettei Rajavartiolaitos näe esteitä sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö on huomioinut Rajavartiolaitoksen lausunnossa esitetyn näkemyksen. Kuten Rajavartiolaitoksen lausunnossa todetaan, sopimuksen 11 artiklassa määrätään

liikennesuunnitelman hyväksymisestä, josta vastaa Liikenne- ja viestintävirasto niin kuin siitä on liikenteen palveluista annetussa laissa tarkemmin säädetty. Rajavartiolain säännöksessä on puolestaan kyse Rajavartiolaitokselle tehtävästä ilmoituksesta. Kuten lausunnossa todetaan, sopimuksen 6 artikla antaa mahdollisuuden artiklassa määrätyissä tilanteissa tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamiseen kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella. Tämä koskee myös rajavartiolain säännöksiä. Näin ollen sopimus ja rajavartiolain säännös eivät ole ristiriidassa keskenään.

Finnair Oyj totesi lausunnossaan pitävänsä tärkeänä sopimuksen voimaansaattamista. Finnairilla ei ollut lausuttavaa sopimuksen yksittäisistä määräyksistä.

Business Finland Oy totesi lausunnossaan, että sen näkemyksen mukaan sopimus edesauttaa mahdollisuuksia lentoliikenneyhteyksien parantamiseksi Suomen ja Etelä-Korean välillä, ja siten parantaa niin matkailun kuin muidenkin Suomen ja Etelä-Korean välisen liiketoiminnan osa-alueiden myönteisen kehittymisen edellytyksiä.

Finavia Oyj totesi lausunnossaan yhtyvänsä hallituksen esitykseen ja kannattavansa sopimuksen mahdollistamia lentoja Suomen ja Etelä-Korean välillä. Lausunnon mukaan kattavat lentoyhteydet eri lentoyhtiöiden toimesta ovat merkittävä keino edistää Suomen saavutettavuutta sekä läsnäoloa maailmalla ja lentoliikenteen tarjonnan lisääminen ja vapaa kilpailu varmistavat kuluttajille monipuolisen lentoliikennetarjonnan.

Muilla lausuntopyynnön saaneilla ei ollut lausuttavaa esityksestä.

6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan a-alakohdan kohdat (i), (ii) ja (iv) sekä 4 artiklan 1 kohdan a-alakohdan kohdat (i), (ii) ja (iv) ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 4 artiklan 1 kohdan a-alakohdan kohdat (v) ja (vi), 12 artikla, 17 artiklan 8 kohta sekä 18 artiklan 3 ja 4 kohdat perustuvat EU-suosituslausekkeisiin.

Sopimuksen johdannossa osapuolet toteavat haluavansa tehdä lentoliikennesopimuksen, jonka tarkoituksena on saada aikaan säännölliset lentoliikenneyhteydet alueidensa välille ja niiltä edelleen.

1 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Määritelmät perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ICAO:n mallilausekkeisiin.

2 artikla. *Liikenneoikeuksien myöntäminen.* Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet myöntävät toi-silleen sopimuksessa määritellyt oikeudet sovitun liikenteen harjoittamiseen sopimuksessa määrätyillä reiteillä. Artiklan 1 ja 2 kohdissa määritellään ICAO:n mallilausekkeen mukaisesti kummankin osapuolen nimetyille lentoyhtiöille myönnettävät oikeudet. Kansainvälisen käytännön mukaisesti artiklan 3 kohdassa kielletään kabotaasi eli liikennöinti toisen osapuolen alueella sijaitsevien pisteiden välillä. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä säädetään liikenteen palveluista annetun lain 122 ja 123 §:ssä.

3 artikla. *Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöintilupien antaminen*. Artiklan 1 kohdassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti, että kummallakin osapuolella on oikeus nimetä toiselle osapuolelle tehtävällä kirjallisella ilmoituksella yksi tai useampi lentoyhtiö hoitamaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä. Artiklan 2 kohdan a-alakohdan kohdat (i), (ii) ja (iv) ovat EU-mallilausekkeen mukaiset ja mahdollistavat Suomeen sijoittautuneen EU-yhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Suomesta. Suomen nimeämän lentoyhtiön tulee olla EU:n tai ETA-

alueen valtion tai sen kansalaisten omistama. Artiklan 2 kohdan a-alakohdan kohta (iii) on ICAO:n malli-lausekkeen mukainen. Artiklan 2 b-alakohta mahdollistaa Korean tasavallan tai sen kansalaisten omistaman lentoyhtiön nimeämisen harjoittamaan liikennettä Etelä-Koreasta. 2 b-alakohta on ICAO:n mallilausekkeen mukainen. Artiklan 3 kohdassa määrätään, että nimetty lentoyhtiö voi aloittaa sovitun liikenteen, kun sille on myönnetty liikennöintilupa. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa.

4 artikla. *Liikennöintiluvan peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi.* Artiklan 1 kohdassa määrätään ehdoista, joiden täyttyessä osapuoli voi peruuttaa liikennöintiluvan tai rajoittaa sitä. Peruuttamisen ehdot vastaavat pitkälti 3 artiklassa määrättyjä luvan myöntämisen edellytyksiä. Artiklan 1 kohdan a-alakohdassa määrätään peruuttamisen ehdoista Suomen nimeämän lentoyhtiön osalta. Artiklan 1 kohdan a-alakohdan kohdat (i), (ii) ja (iv) ovat EU-mallilausekkeen mukaisia. Kohta (iii) on ICAO:n mallilausekkeen mukainen. Artiklan 1 kohdan a-alakohdan kohdassa (v) määrätään luvan peruuttamisesta tilanteessa, jossa liikennöintiluvalla kierrettäisiin Etelä-Korean ja jonkin toisen EU:n jäsenvaltion välisessä lentoliikennesopimuksessa asetettuja rajoituksia. 1 kohdan a-alakohdan kohdassa (vi) määrätään luvan peruuttamisesta tilanteissa, jossa EU:n jäsenvaltio on evännyt Etelä-Korealta liikenneoikeuksia. Kohdat (v) ja (vi) ovat EU-suosituslausekkeen mukaisia. Artiklan 1 kohdan b-alakohdassa määrätään peruuttamisen edellytyksistä Etelä-Korean nimeämän lentoyhtiön osalta. B-alakohta on ICAO:n mallilausekkeen mukainen. Artiklan 2 kohdassa määrätään, että osapuolten tulee neuvotella keskenään ennen luvan peruuttamista tai rajoittamista, elleivät välittömät toimet luvan peruuttamiseksi tai rajoittamiseksi ole välttämättömiä. Liikennöintilupien peruuttamista koskevat määräykset liittyvät Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa.

5 artikla. *Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista.* Artikla sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista lentoliikenteessä ICAO:n mallin mukaisesti.

6 artikla. *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti tarvittavien kansallisten lakien ja määräysten soveltamisesta kansainvälisessä lentoliikenteessä kyseisen maan alueella sekä lentoyhtiöiden tasavertaisesta kohtelusta.

7 artikla. *Välitön kauttakulku.* Artiklassa määrätään yksinkertaisesta tarkastuksesta ja verovapaudesta ICAO:n mallin mukaisesti. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, saa tehdä ainoastaan yksinkertaisen tarkastuksen. Artiklan 2 kohdan mukaan välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat, rahti ja posti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

8 artikla. *Kaupallinen toiminta.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti lentoyhtiöiden oikeudesta myydä toisen osapuolen alueella lentoliikennepalveluja ilman rajoituksia sekä, toisen osapuolen lainsäädännön mukaisesti, oikeudesta hankkia toimistoja ja henkilökuntaa. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia edustustoimistoja sekä henkilökuntaa. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä ja markkinoida, eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

9 artikla. *Lupien ja todistusten tunnustaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti osapuolten velvollisuudesta tunnustaa toisen osapuolen myöntämät luvat ja todistukset.

10 artikla. *Kapasiteettimääräykset.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on yhtäläiset ja tasavertaiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten ilmailuviranomaiset sopivat yhdessä osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden harjoittaman sovitun liikenteen kokonaiskapasiteetista. Artiklan 3 kohdan mukaan harjoittaessaan sovittua liikennettä osapuolten nimetyt lentoyhtiöt ottavat toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden edun huomioon. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden tarjoaman sovitun liikenteen on oltava kiinteässä suhteessa yleisön liikennetarpeisiin määrätyillä reiteillä.

11 artikla. *Liikennesuunnitelmien hyväksyminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet voivat edellyttää, että toisen osapuolen lentoyhtiöt toimittavat liikennesuunnitelmansa, mukaan lukien aikataulut, lentojen vuorotiheys ja käytettävät ilma-alustyypit, hyväksyttäväksi vähintään kuusikymmentä päivää ennen lentojen aloittamista. Artiklan 2 kohdan mukaan kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen lentoyhtiöitä toimittamaan suunnitelmien muutokset hyväksyttäviksi vähintään kolmekymmentä päivää etukäteen. Liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut.

12 artikla. *Tariffit*. EU-suosituslausekkeen mukaisesti osapuolten on annettava jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen hinnoista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Hinnoitteluun saadaan puuttua vain artiklassa määriteltyjen kilpailua vääristävien hintojen tai käytäntöjen estämiseksi. Artikla sisältää määräykset neuvottelumenettelystä, johon on ryhdyttävä, jos osapuoli uskoo, että hinnat ovat artiklan määräysten vastaisia.

13 artikla. *Reilu kilpailu.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on yhtäläiset ja tasavertaiset mahdollisuudet harjoittaa sopimuksen alaista kansainvälistä lentoliikennettä. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen on tarvittaessa ryhdyttävä kaikkiin asianmukaisiin, toimivallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kilpailuasemaan. Artiklan määräykset ovat ICAO:n mallin mukaiset. Suomessa kilpailunrajoituskielloista säädetään kilpailulaissa (948/2011). Kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan kilpailulain 3 §:n mukaan myös SEUT 101 ja 102 artiklan säännöksiä.

14 artikla. *Käyttömaksut*. Artiklan 1 kohdan mukaan toimivaltaisten viranomaisten tai muiden elinten lentoyhtiöiltä perimät maksut eivät saa syrjiä osapuolten lentoyhtiöitä verrattuna muihin lentoyhtiöihin. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten on edistettävä alueellaan maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten ja palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja. Artiklan määräykset ovat ICAO:n mallin mukaiset. Liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n 2 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa tarvittaessa muun muassa liikenteen kuljetusmaksut.

15 artikla. *Tulojensiirto.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti toisen maan lentoyhtiöiden oikeudesta siirtää lippujen myynnistä saatuja tuloja ilman erityisiä maksuja, rajoituksia tai vaatimuksia.

16 artikla. *Tiedot ja tilastot.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti, että osapuolten ilmailuviranomaiset toimittavat pyydettäessä kausittaisia tai muita tilastoja toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden sovitun liikenteen kapasiteetin tarkastelua varten.

17 artikla. *Turvallisuus*. ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa määrätään toimista, joihin toinen osapuoli voi ryhtyä havaittuaan turvallisuuspuutteen tai muuten tarvetta neuvotella turvallisuusmääräyksistä toisen osapuolen kanssa. Artiklan 3 kohdassa määrätään, että osapuolen edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämässä ilma-aluksessa. EU-suosituslausekkeen mukaisesti artiklan 8 kohdan mukaan artiklan määräyksiä sovelletaan myös siinä tapauksessa, että Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa muu Euroopan unionin jäsenvaltio. Suomessa lentoturvallisuudesta vastaava viranomainen on Liikenne- ja viestintävirasto, jonka ilmailuun liittyvistä viranomaistehtävistä säädetään laissa Liikenne- ja viestintävirastosta (935/2018), ilmailulaissa (864/2014) sekä laissa liikenteen palveluista.

18 artikla. *Ilmailun turvatoimet*. ICAO:n mallin mukaisesti artiklassa viitataan kansainvälisiin ilmailun turvaamista koskeviin sopimuksiin, joihin molemmat osapuolet ovat liittyneet ja määrätään menettelyistä ilmailun turvallisuuden takaamiseksi ja turvajärjestelyjen puutteisiin puuttumiseksi. Artiklan kohdat 3 ja 4 ovat EU-suosituslausekkeen mukaiset. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa.

19 artikla. *Neuvottelut*. Artiklassa määrätään molempien osapuolten aikomuksena olevan, että osapuolten ilmailuviranomaiset neuvottelevat aika ajoin toistensa kanssa varmistaakseen läheisen yhteistyön toteutumisen sopimuksen määräysten täytäntöönpanoon ja tyydyttävään noudattamiseen vaikuttavissa asioissa.

20 artikla. *Erimielisyyksien sovittelu.* ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan erimielisyydet neuvotteluteitse. Artiklan 2 kohdassa määrätään, että jos osapuolet eivät pääse neuvotellen ratkaisuun, ne voivat sopia saattavansa erimielisyyden jonkun henkilön tai jonkin toimielimen ratkaistavaksi, tai erimielisyys on osapuolen pyynnöstä saatettava kolmesta jäsenestä koostuvan välimiesoikeuden ratkaistavaksi. Artiklassa määrätään välimiesmenettelyä käytettäessä noudatettavista menettelytavoista.

21 artikla. *Sopimuksen muuttaminen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti menettelystä, jolla sopimusta muutetaan, ja muutosten voimaantulosta. Voimaantuloa koskevissa määräyksissä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika.

22 artikla. *Sopimuksen irtisanominen.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen irtisanomismenettelystä. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa sopimus. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut ilmoituksen.

23 artikla. *Monenväliset yleissopimukset*. Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti monenvälisen lentoliikennettä koskevan yleissopimuksen, joka tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, ensisijaisuudesta tähän sopimukseen nähden.

24 artikla. *Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä*. ICAO:n mallin mukaisesti artiklan mukaan sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä ICAO:ssa.

25 artikla. *Voimaantulo.* Artiklassa määrätään ICAO:n mallin mukaisesti sopimuksen voimaantulosta. Voimaantuloa koskevissa määräyksissä on otettu huomioon lainsäädäntömenettelyn Suomessa vaatima aika. Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolet ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, kun sopimuksen voimaantulon edellyttämät sisäiset oikeudelliset toimenpiteet on

suoritettu. Sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua myöhäisemmän ilmoituksen antamisesta. Artiklan 2 kohdassa määrätään Suomen ja Etelä-Korean välillä vuonna 1996 allekirjoitetun lentoliikennesopimuksen voimassaolon lakkaamisesta.

Liite. Sopimuksen liite sisältää määräyksiä lentoreiteistä, joilla nimetyt lentoyhtiöt voivat lentää. Sopimuksen 1 artiklan k-kohdan mukaan liite on sopimuksen olennainen osa.

Sopimuksen voimaantulo ei edellytä muutoksia Suomen kansalliseen lainsäädäntöön.

7 Voimaantulo

Sopimuksen 25 artiklan mukaan osapuolet ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, kun sopimuksen voimaantulon edellyttämät sisäiset oikeudelliset toimenpiteet on suoritettu. Artiklan mukaan sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen päivän kuluttua myöhäisemmän ilmoituksen antamisesta.

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa.

Etelä-Korea on ilmoittanut Suomelle jo suorittaneensa sopimuksen voimaantulon edellyttämät sisäiset oikeudelliset toimenpiteensä. Etelä-Korean edustuston toimittama nootti Etelä-Korean sisäisten oikeudellisten toimenpiteiden suorittamisesta on päivätty 11.7.2019.

8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

Sopimus ei sisällä Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, sillä Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan ilmailu kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

9 Toimeenpano ja seuranta

Sopimuksen 19 artiklan mukaan molempien osapuolten aikomuksena on, että osapuolten ilmailuviranomaiset neuvottelevat aika ajoin toistensa kanssa varmistaakseen läheisen yhteistyön toteutumisen kaikissa sopimuksen määräysten täytäntöönpanoon ja tyydyttävään noudattamiseen vaikuttavissa asioissa.

10 Suhde muihin esityksiin

Liikenne- ja viestintäministeriössä on käynnissä selvitys ilmailulainsäädännön muutostarpeista (LVM052:00/2020). Hankkeessa selvitetään keskeisimpiä kansallisen ilmailusääntelyn muutostarpeita, jotka johtuvat viimeaikaisesta ilmailun toimintaympäristön ja EU-sääntelyn kehityksestä sekä lainsäädäntöteknisistä seikoista. Muutokset olisivat pääosin teknisiä tai ne koskettaisivat rajattua ilmailutoimijoiden joukkoa. Arvioinnin kohteena ovat nyt muun muassa ilmaalusten lentokelpoisuuden tarkastamista koskevat tekniset säännökset, lentopaikka-avustuksien toimivallan siirtäminen Liikenne- ja viestintävirastolle, historiallisten ilma-aluksien lentotoimintaluvan tarve, ilmailurikkomuksen ja rikoslain rangaistussäännöksen suhde sekä miehittämättömien ilma-alusten kulkuun puuttuminen lentoasemien läheisyydessä. Myöhemmin tarkentuu, onko muutoksia tarkoitus tehdä tässä esityksessä viitattuihin ilmailulain tai liikenteen palveluista annetun lain kohtiin. Esitykset säädösten muuttamiseksi on tarkoitus antaa eduskunnalle kesällä 2021.

Eduskunnan käsiteltäväksi on 15.10.2020 annettu hallituksen esitys laeiksi liikenteen palveluista annetun lain, tieliikennelain 155 ja 171 §:n sekä ajoneuvolain muuttamisesta (HE 176/2020 vp), jossa liikennepalvelulakiin tehtäisiin taksiliikenteen osalta tarvittavat korjaukset. Kyseisellä esityksellä ei ole vaikutusta tässä esityksessä viitattuihin liikennepalvelulain kohtiin.

11 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys

Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä kansainvälisiä lentoliikennesuhteita on perinteisesti säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla, niiden liitteillä ja muilla asiaan liittyvillä kahdenvälisillä ja monenvälisillä järjestelyillä. Euroopan unionin tuomioistuimen asioissa C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98 antamien tuomioiden mukaan unionilla on yksinomainen toimivalta kahdenvälisten sopimusten tiettyjen kysymysten osalta. Tuomioiden johdosta kaikki jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden nykyiset kahdenväliset sopimukset, joihin sisältyy unionin oikeuden vastaisia määräyksiä, on muutettava tai korvattava uusilla, unionin oikeuden mukaisilla sopimuksilla.

Koska lentoliikennesopimusten määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekevän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta osittain unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille.

Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Toimivallan-jaosta huolimatta eduskunta hyväksyy sopimuksen kuitenkin kokonaisuudessaan, sillä kyse on perustuslakivaliokunnan kannanoton (PeVL 7/2012 vp ja PeVL 14/2014 vp) mukaan kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan. Eduskuntaa pyydetään lisäksi hyväksymään laki, jolla saatetaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset. Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät.

Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut, jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava

neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeita, käsitellään sopimus ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologia menettelyssä, edellyttäen ettei sopimuksesta ole haittaa unionin yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteelle ja tarkoitukselle. Jäsenvaltio voi soveltaa sopimusta tilapäisesti, kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen. Euroopan komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti Suomen ja Etelä-Korean välisen neuvottelutuloksen 8.9.2017.

Suomen ja Etelä-Korean välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan unionin lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EU) N:o 2018/1139, EASA-asetus), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisön lentoasemilla (neuvoston asetus (ETY) N:o 95/93, slot-asetus), lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EU) N:o 391/2013), poikkeamien ilmoittamisesta siviili-ilmailun alalla ((EU) N:o 376/2014) sekä meluun liittyvien toimintarajoitusten asettamisesta unionin lentoasemilla ((EU) N:o 598/2014). Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/EY, maahuolintadirektiivi) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY, lentoasemamaksudirektiivi).

Tällä perusteella sopimuksen määräyksistä ainakin 1 artikla, 3 artiklan 2 kohdan a-alakohta, 4 artiklan 1 kohdan a -alakohta, 5-6 artikla, 8 artikla, 12 artiklan 1 ja 2 kohta, 13 artikla, 14 artikla, 15 artikla, 17 artikla sekä 18 artikla kuuluvat unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Määräysten taustalla ovat SEUT 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen säännökset. Sopimuksen määräyksiin erityisesti lentoyhtiöiden tasapuolisesta kohtelusta, reilusta kilpailusta ja hinnoittelusta sovelletaan lisäksi Euroopan unionin kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitetusta asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Sopimuksen 1 artiklassa luetellaan ja määritellään sopimuksessa käytettyjä käsitteitä. Tällaiset määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat aineellisten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan (PeVL 24/2001 vp). Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen 2 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään liikenteen palveluista annetun lain 123 ja 124 §:ssä. Suomea sitovat kansainväliset velvoitteet ovat ensisijaisia lain säännöksiin nähden. Sopimuksen määräykset ovat niin yksityiskohtaiset, etteivät ne edellytä täydentäviä

kansallisia säännöksiä. Sopimuksen 2 artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja määräysten voidaan näin ollen katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikennöintilupien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 3 ja 4 artiklat liittyvät Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa. Artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 5 artiklan 1 ja 2 kohdat sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan 3 kohdassa määrätään tullivalvonnasta ja 4 kohdassa ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan ja näistä on säädetty mm. arvonlisäverolaissa (1501/1993) sekä tullilainsäädännössä. Artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 6 artiklan 1 ja 2 kohdassa on määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin, matkatavaroihin ja postiin. Artiklan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Artiklan 3 kohdan mukaan etuoikeuksien myöntäminen lentoyhtiöille sovellettaessa maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiä on kielletty. Artiklan määräyksistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään välittömällä läpikulkumatkalla olevien matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin tarkastuksista. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan. Sopimuksen 7 artiklan 2 kohta sisältää määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla, joten artiklan kohta kuuluu lainsäädännön alaan.

Liiketoimintamahdollisuuksia koskeva sopimuksen 8 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään osapuolten myöntämien lupien ja todistusten vastavuoroisesta tunnustamisesta. Artiklassa tarkoitetuista luvista on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 14 luvussa sekä ilmailulain 3 luvussa. Määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 10 ja 11 artiklassa määrätään liikenteen kapasiteetista sekä liikennesuunnitelmien hyväksymisestä. Liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi vahvistaa säännöllisen reittiliikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. 10 ja 11 artiklan määräykset koskevat myös yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 12 artiklassa määrätään tariffeista. Artiklan mukaan osapuoli voi halutessaan vaatia toisen osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne hinnat, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista. Liikenne- ja viestintävirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut liikenteen palveluista annetun lain 123 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja vel-

vollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta. Sopimuksen 12 artiklan määräyksistä on säädetty liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa. Määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Reilua kilpailua koskevan sopimuksen 13 artiklan määräyksistä säädetään kilpailulaissa. Siltä osin kuin on kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan SEUT 101 ja 102 artiklan kilpailusääntöjä. Artiklan määräykset kuuluvat näin ollen lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Artiklan 1 kohta perustuu edellä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja -maksuista annettuun lakiin (210/2011) ja kuuluvat siten lainsäädännön alaan. Artiklan 2 kohta ei sisällä lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä.

Turvallisuutta koskeva sopimuksen 17 artikla liittyy Liikenne- ja viestintäviraston toimivaltaan lentoturvallisuutta valvovana kansallisena siviili-ilmailuviranomaisena, mistä on säädetty laissa Liikenne- ja viestintävirastosta, ilmailulaissa ja laissa liikenteen palveluista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan. Artiklan 2, 5 ja 6 kohdan määräysten voidaan katsoa kuuluvan Suomessa lainsäädännön alaan, sillä niissä määrätään lisäksi yksilön oikeuksista ja velvollisuuksista.

Sopimuksen 18 artikla sisältää määräykset ilmailun turvatoimista. Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 20 artikla sisältää määräykset erimielisyyksien sovittelusta. Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolet sitoutuvat noudattamaan välimiesoikeuden antamaa ratkaisua. Välimiesmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskettavan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Käsittelyjärjestys

Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla. Perustuslakivaliokunnan lausunnossa 7/2012 vp, koskien Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamisesta tehdystä pöytäkirjasta annettua hallituksen esitystä 10/2012 vp, todettiin että pöytäkirjan hyväksymisestä voitiin päättää äänten enemmistöllä ja lakiehdotus voitiin käsitellä tavallisen lain säätämisjärjestyksessä. Lausunnossa perustuslakivaliokunta otti ensimmäistä kertaa kantaa ulkosuhdeasetukseen sisältyvän mekanismin mukaisesti tehdyn lentoliikennesopimuksen kansalliseen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyyn. Suomen ja Etelä-Korean välinen lentoliikennesopimus on tehty mainitun mekanismin puitteissa. Sopimus voidaan näin ollen hallituksen käsityksen mukaan hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislaiksi tavallisen lain säätämisjärjestyksessä.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Korean tasavallan hallituksen välillä Helsingissä 10.6.2019 tehdyn sopimuksen.

Ponsi

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

lentoliikenteestä Korean tasavallan kanssa tehdystä sopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Korean tasavallan hallituksen välillä Helsingissä 10 päivänä kesäkuuta 2019 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Tällä lailla kumotaan Korean tasavallan kanssa tehdyn lentoliikennesopimuksen voimaansaattamisesta annettu asetus (1302/1996).

Helsingissä 21 päivänä tammikuuta 2021

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Sopimusteksti

SOPIMUS SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA KOREAN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ LENTOLIIKENTEESTÄ

Suomen tasavallan hallitus ja Korean tasavallan hallitus (jäljempänä "osapuolet"), jotka

ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

haluavat tehdä mainitun yleissopimuksen mukaisen ja sitä täydentävän sopimuksen, jonka tarkoituksena on saada aikaan säännölliset lentoliikenneyhteydet alueidensa välille ja niiltä edelleen,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Määritelmät

Ellei asiayhteys toisin edellytä, tässä sopimuksessa:

a) "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja kaikki yleissopimuksen 90 ja 94 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteiden tai yleissopimuksen muutokset, sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat tulleet voimaan molempien osapuolten osalta;

b) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta siviili-ilmailuviranomaista ja Korean tasavallan osalta Ministry of Land, Infrastructure and Transportia ja molempien osalta muuta toimielintä tai henkilöä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä;

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA

The Government of the Republic Finland of and the Government of the Republic of Korea (here-inafter referred to as the "Contracting Parties"),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and

Desiring to conclude an agreement in conformity with and supplementary to the said Convention for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Authority, and, in the case of the Republic of Korea, the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, or in both cases any other person or body authorized to

perform any functions at present exercised by the said authorities;

c) "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

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

d) "alue" valtion osalta tarkoittaa käsitteelle Chicagon yleissopimuksen 2 artiklassa annettua merkitystä;

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

e) termeillä "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on niille yleissopimuksen 96 artiklassa annettu merkitys;

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) "kapasiteetti" tarkoittaa sopimuksen mukaisia liikennemääriä, jotka tavallisesti mitataan lentojen määrinä (vuorotiheytenä) tai markkinoilla (kaupunkipari tai maasta maahan) tai reitillä tiettynä aikana, kuten päivittäin, viikoittain, kausittain tai vuosittain, tarjolla olevina paikkoina tai rahtitonneina;

f) the term "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

g) "sovittu liikenne" tarkoittaa matkustajien, matkatavaran, rahdin ja postin kuljetukseen tarkoitettua kansainvälistä lentoliikennettä tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä;

g) the term "agreed services" means international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;

h) ”määrätty reitti” tarkoittaa tämän sopimuksen liitteessä määriteltyä reittiä;

h) the term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

i) "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin kuljettamisesta perittävää hintaa ja hintojen ehtoja, mukaan lukien asiamiestoiminnan ja muiden oheispalvelujen hinnat ja ehdot, mutta pois lukien postinkuljetuksen korvaukset ja ehdot;

i) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo and conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

j) “sopimus” tarkoittaa tätä sopimusta, sen liitettä sekä sopimukseen ja liitteeseen tehtyjä muutoksia; ja

j) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex to this Agreement, and any amendments hereto; and

k) "liite” tarkoittaa tämän sopimuksen liitettä siihen tämän sopimuksen 21 artiklan mukaisesti tehtyine muutoksineen. Liite on tämän sopimuksen olennainen osa, ja kaikki

k) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement. The Annex shall form an integral part of this Agreement and all references to

viittaukset sopimukseen sisältävät viittauksen myös sen liitteeseen, ellei erikseen toisin määrätä.

2 artikla

Liikenneoikeuksien myöntäminen

1. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet, jotka koskevat viimeksi mainitun osapuolen kansainvälistä lentoliikennettä:

a) oikeuden lentää laskeutumatta alueensa yli
b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet sovitun liikenteen harjoittamiseen määrätyillä reiteillä. Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä reitillä osapuolen nimeämillä lentoyhtiöillä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle liitteessä tätä reittiä varten määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Tämän artiklan 2 kohdan määräysten ei pidä katsoa oikeuttavan osapuolen nimettyjä lentoyhtiöitä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia, matkatavaraa tai rahtia, mukaan lukien posti, kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella.

4. Jos osapuolen nimetty lentoyhtiö ei voi harjoittaa liikennettä normaalilla reitillään aseellisen konfliktin, poliittisten häiriöiden tai tapahtumien tai erityisten ja epätavallisten olosuhteiden takia, toinen osapuoli pyrkii parhaansa mukaan helpottamaan sovitun liikenteen jatkumista väliaikaisin reittien uudelleen järjestelyin osapuolten keskinäisen päätöksen mukaisesti.

this Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise explicitly provided.

Article 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Contracting Party's international air services:

a) the right to fly across its territory without landing;
b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. While operating the agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

4. If, because of armed conflict, political disturbance or developments or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through the appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

3 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöintilupien antaminen

1. Kummallakin osapuolella on oikeus nimetä toiselle osapuolelle tehtävällä kirjallisella ilmoituksella yksi tai useampi lentoyhtiö hoitamaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä sekä peruuttaa nimeäminen tai muuttaa sitä.

2. Saatuaan tällaisen ilmoituksen ja nimetyn lentoyhtiön määrämuotoisen ja määrätyllä tavalla toimitetun hakemuksen liikennöintilupien saamiseksi, toinen osapuoli myöntää viipymättä nimetyille lentoyhtiöille asianmukaiset liikennöintiluvat edellyttäen, että:

a) Suomen tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

i) yhtiö on sijoittautunut Suomen tasavallan alueelle Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin jäsenvaltion voimassaoleva Euroopan unionin säännösten mukainen liikennelupa; ja

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, ja siitä vastaava ilmailuviranomainen on selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä; ja

(iii) lentoyhtiön päätoimipaikka on sen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella, joka on myöntänyt sille liikenneluvan; ja

(iv) lentoyhtiö on Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta ja näiden tosiasiallisessa määräysvallassa;

Article 3

Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate and to withdraw or alter such designations in writing to the other Contracting Party an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, and of an application from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations, the other Contracting Party shall, grant without delay to the designated airlines the appropriate operating authorizations, provided that:

a) in the case of a designated airline of the Republic of Finland:

(i) the airline is established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and has a valid Operating Licence from a European Union Member State in accordance with European Union law; and

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

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

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

b) Korean tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) Korean tasavalta harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; ja

(ii) lentoyhtiön osake-enemmistö ja tosiasiallinen määräysvalta on Korean tasavallalla, Korean tasavallan kansalaisilla tai molemmilla, ja lentoyhtiöllä on Korean tasavallan myöntämä voimassa oleva liikennelupa;

c) nimetty lentoyhtiö täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin sisältyvät ehdot, joita hakemuksen käsittelevä osapuoli normaalisti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen; ja

d) lentoyhtiön nimeävä osapuoli ylläpitää ja noudattaa tämän sopimuksen 17 ja 18 artiklassa esitettyjä turvallisuus- ja turvamääräyksiä.

3. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että lentoyhtiöt noudattavat tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä.

4 artikla

Liikennöintiluvan peruuttaminen kokonaan tai määräajaksi

1. Osapuolilla on oikeus peruuttaa kokonaan tai määräajaksi toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden liikennöintilupa tai rajoittaa sitä tai asettaa tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja, jos:

a) Suomen tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö ei ole sijoittautunut Suomen tasavallan alueelle Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen mukaisesti tai sillä ei ole

b) in the case of a designated airline of the Republic of Korea:

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

(ii) substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of Korea, or both, and the airline has a valid Operating Licence 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 Contracting Party considering the application or applications; and

d) the Contracting Party designating the airline maintains and implements the standards relating to safety and security set out in Article 17 and 18 of this Agreement.

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

Article 4

Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend or limit an operating authorization of the designated airlines of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary, if:

a) in the case of a designated airline of the Republic of Finland:

(i) the airline is not established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union or does not have a valid Operating Licence from

Euroopan unionin jäsenvaltion voimassaolevaa Euroopan unionin säännösten mukaista liikennelupaa; tai

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, tai siitä vastaavaa ilmailuviranomaista ei ole selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä; tai

(iii) lentoyhtiön päätoimipaikka ei ole sen Euroopan unionin jäsenvaltion alueella, joka on myöntänyt sille liikenneluvan; tai

(iv) lentoyhtiö ei ole Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltion ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta tai näiden tosiasiallisessa määräysvallassa; tai

(v) lentoyhtiöllä on jo liikennöintilupa Korean tasavallan ja jonkin toisen Euroopan unionin jäsenvaltion kahdenvälisen sopimuksen nojalla, ja Korean tasavalta osoittaa, että käyttämällä tämän sopimuksen mukaisia liikenneoikeuksiaan reitillä, johon sisältyy jokin paikka kyseisessä toisessa Euroopan unionin jäsenvaltiossa, se kiertäisi mainitussa toisessa sopimuksessa määrättyjä liikenneoikeuksiin liittyviä rajoituksia; tai

(vi) lentoyhtiöllä on Euroopan unionin jäsenvaltion myöntämä lentotoimintalupa, Korean tasavallalla ja kyseisen Euroopan unionin jäsenvaltion välillä ei ole kahdenvälistä lentoliikennesopimusta ja kyseinen Euroopan unionin jäsenvaltio on evännyt liikenneoikeuksia Korean tasavallan nimeämältä lentoyhtiöltä;

b) Korean tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) Korean tasavalta ei ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa; tai

(ii) lentoyhtiön osake-enemmistö ja tosiasiallinen määräysvalta eivät ole Korean tasavallalla, Korean tasavallan kansalaisilla tai

a European Union Member State in accordance with European Union law; or

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

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

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

(v) the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between the Republic of Korea and another 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 Air Operator's Certificate 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 designated by the Republic of Korea;

b) in the case of a designated airline of the Republic of Korea:

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

(ii) substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Republic of Korea, nationals of the Republic of

molemmilla, tai lentoyhtiöllä ei ole Korean tasavallan myöntämää voimassa olevaa liikennelupaa;

c) nimetty lentoyhtiö ei täytä oikeudet myöntävän osapuolen yleissopimuksen määräysten mukaisesti soveltamiin lakeihin ja määräyksiin sisältyviä ehtoja; tai

d) lentoyhtiö ei muutoin noudata tämän sopimuksen määräyksiä.

2. Elleivät välittömät toimet tämän artiklan 1 kohdassa mainitun luvan peruuttamiseksi tai oikeuksien rajoittamiseksi ole välttämättömiä osapuolen lakien ja määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, osapuolet eivät saa käyttää tätä oikeutta ennen kuin toisen osapuolen kanssa on neuvoteltu. Neuvottelut aloitetaan viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty tai kuten muutoin osapuolten välillä on sovittu.

5 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

1. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävät ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet sekä ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen osapuolen alueelle edellyttäen, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai käytetään tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta suoritetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat osapuolten voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti vapaita myös:

Korea, or both, or the airline does not have a valid Operating Licence issued by the Republic of Korea;

c) the designated airline fails to fulfil conditions under the laws and regulations applied by the Contracting Party granting those rights in conformity with the provisions of the Convention; or

d) the airline otherwise fails to comply with the provisions of this Agreement.

2. Unless immediate action for the revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws and regulations of a Contracting Party, such right shall be exercised by each Contracting Party only after consultation with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations or as otherwise agreed between the Contracting Parties.

Article 5

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as the regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, in accordance with the laws and regulations in force in each Contracting Party, with the exception of

charges based on the cost of the services provided:

a) osapuolen alueella ilma-alukseen otetut kohtuulliset varastot, jotka on tarkoitettu käytettäviksi toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävässä ilma-aluksessa tältä alueelta pois suuntautuvalla lennolla;

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

b) toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käytettävien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten osapuolen alueelle tuodut varaosat, mukaan lukien moottorit;

b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

c) osapuolen alueelle tuodut ja siellä hankittavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä toisen osapuolen, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen, alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella; ja

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party, in which they are taken on board; and

d) lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat sekä kohtuuden rajoissa mainos- ja myynninedistämismateriaalit, jotka on tarkoitettu sovittua liikennettä hoitavan toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden käyttöön.

d) airline documents, including air tickets and airways bills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by the designated airlines of the other Contracting Party operating the agreed services.

3. Tämän artiklan 2 kohdan a), b), c) ja d) alakohdissa tarkoitetut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

3. The materials referred to in subparagraphs a), b), c) and d) of paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat, saadaan purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisten antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden suhteen muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

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

6 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka liittyvät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloon sen alueelle, lähtöön sieltä tai toimintaan ja lentämiseen mainitun alueen sisällä, sovelletaan toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksiin, ja näiden on noudatettava niitä ensiksi mainitun osapuolen alueelle saapuessa, sieltä lähtiessä sekä siellä ollessa.

2. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka sääntelevät matkustajien, miehistön, rahdin, matkatavaroiden tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttoa ja maahan muuttoa, tullia, valuuttaa, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, sovelletaan toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, matkatavaraan, rahtiin ja postiin niiden ollessa ensiksi mainitun osapuolen alueella.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa antaa omalle lentoyhtiölleen tai millekään muulle lentoyhtiölle etuoikeuksia toisen osapuolen nimeämään, samankaltaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavaan lentoyhtiöön nähden soveltaessaan maahanmuutto-, tulli-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään.

Article 6

Application of Laws and Regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing the entry into, stay in or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as those regarding the formalities of entry and exit, and of emigration and immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party while they are within the territory of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

7 artikla

Välitön kauttakulku

1. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla oleville matkustajille, matkatavaroille ja rahdille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, saa tehdä ainoastaan yksinkertaisen tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekoja, huumausaineiden salakuljetusta tai lentokonekaappauksia vastaan.

Article 7

Direct Transit Traffic

1. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence, air piracy and the smuggling of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control.

2. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat, rahti ja posti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

2. Baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

8 artikla

Kaupallinen toiminta

Article 8

Commercial Activities

1. Osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus hankkia ja ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia edustustoimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

1. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish and maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, representative offices and such administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. Osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, missä tahansa valuutassa. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä ja markkinoida, eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of the designated airlines of the other Contracting Party to promote and sell, and of any person to purchase such transportation.

9 artikla

Lupien ja todistusten tunnustaminen

Article 9

Recognition of Certificates and Licenses

1. Osapuoli tunnustaa toisen osapuolen myöntämät tai hyväksymät, voimassa olevat lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja luvat edellyttäen, että todistusten ja lupien myöntämisen tai hyväksymisen edellytykset ovat yhtenevät yleissopimuksen sillä hetkellä edellyttämien vähimmäisnormien kanssa tai ylittävät ne.

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid, by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to the Convention.

2. Osapuolet varaavat kuitenkin oikeuden olla tunnustamatta toisen osapuolen tai muun valtion sen omille kansalaisille myöntämiä tai hyväksymiä pätevyystodistuksia ja lupia oman alueensa yllä lennettäviä lentoja varten.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid

for them by the other Contracting Party or by any other State.

10 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on yhtäläiset ja tasavertaiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä.

2. Osapuolten ilmailuviranomaiset sopivat yhdessä osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden harjoittaman sovitun liikenteen kokonaiskapasiteetista.

3. Harjoittaessaan sovittua liikennettä osapuolten nimetyt lentoyhtiöt ottavat toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden edut huomioon siten, ettei viimeksi mainitun osapuolen samalla reitillä tai sen osalla harjoittamalle liikenteelle koidu tarpeetonta haittaa.

4. Osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden tarjoaman sovitun liikenteen ensisijaisena tarkoituksena on oltava sellaisen kapasiteetin tarjoaminen, joka käyttöasteen ollessa kohtuullinen vastaa lentoyhtiön nimenneen osapuolen alueelta lähtevien tai sinne saapuvien matkustajien ja rahdin, mukaan lukien postin, kuljettamisen nykyisiä ja kohtuudella ennakoitavia tarpeita.

5. Oikeutta ottaa tai jättää sovitussa liikenteessä kolmansiin maihin suuntautuvaa ja niistä tulevaa kansainvälistä liikennettä määrätyillä reiteillä olevissa yhdessä tai useammassa paikassa tulee käyttää kansainvälisen lentoliikenteen säännönmukaisen kehittämisen yleisperiaatteiden mukaisesti ja noudattaen sitä yleisperiaatetta, että kapasiteetin tulisi olla suhteessa:

a) lähtömaan ja liikenteen lopullisten kohdemaiden väliseen liikennetarpeeseen;

Article 10

Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity 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 Contracting Parties shall be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

4. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines.

5. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the specified routes shall be exercised in accordance with the general principles of the orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

b) kauttakulkuliikenteen tarpeisiin; ja

b) the requirements of through airline operations; and

c) sen alueen, jonka läpi sovittu liikenne kulkee, liikennetarpeisiin, ottaen huomioon paikalliset ja alueelliset lentoliikennepalvelut.

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

11 artikla

Liikennesuunnitelmien hyväksyminen

1. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyjä lentoyhtiöitä toimittamaan liikennesuunnitelmansa, joissa on mainittu erityisesti aikataulut, lentojen vuorotiheys ja käytettävät ilma-alustyypit, ensiksi mainitun osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kuusikymmentä (60) päivää ennen sovitun liikenteen aloittamista määrätyillä reiteillä. Ilmailuviranomaiset antavat päätöksensä liikennesuunnitelmista kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä, kun kyseessä oleva lentoyhtiö on lähettänyt suunnitelmansa hyväksyttäväksi.

Article 11

Approval of Schedules

1. Each Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to submit their envisaged flight schedules which include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used, for approval to the aeronautical authorities of the first-mentioned Contracting Party at least sixty (60) days prior to the introduction of the agreed services on the specified routes. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic schedule submissions within thirty (30) days from the date the airline concerned submits its schedules for approval.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia toisen osapuolen nimettyjä lentoyhtiöitä toimittamaan suunnitelman muutokset sen ilmailuviranomaisille hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää etukäteen. Ilmailuviranomaisten on käsiteltävä muutoksia tai lisälentoja koskevat pyynnöt viipymättä.

2. Each Contracting Party may require the designated airlines of the other Contracting Party to submit any modification to such schedules to its aeronautical authorities for approval at least thirty (30) days in advance. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

12 artikla

Tariffit

1. Osapuolet antavat jokaisen nimetyn lentoyhtiön päättää lentoliikenteen tariffeista markkinoiden kaupallisten näkökohtien perusteella. Osapuolet saavat puuttua hinnoitteluun vain:

Article 12

Tariffs

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

a) estääkseen kohtuuttoman syrjivät tariffit tai käytännöt;

a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;

b) suojatakseen kuluttajia tarpeettoman korkeilta tai rajoittavilta tariffeilta, jotka perustuvat määräävän aseman väärinkäyttöön;

c) ja lentoyhtiöiden suojaamiseksi keinotekoisen alhaisilta hinnoilta, jotka perustuvat suoraan tai välilliseen valtion avustukseen tai tukeen.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia syrjimättömin perustein toisen osapuolen nimettyjä lentoyhtiöitä ilmoittamaan sen ilmailuviranomaisille ne tariffit, jotka yhtiö perii toisen osapuolen alueelta lähtevistä ja sinne suuntautuvista lennoista. Molempien osapuolten nimettyjä lentoyhtiöitä voidaan vaatia ilmoittamaan tariffit kolmekymmentä (30) päivää ennen ehdotettua voimaantulopäivämäärää. Yksittäistapauksissa ilmoitus voidaan sallia tehtävän normaalia lyhyemmällä varoitusajalla.

3. Kumpikaan osapuoli ei saa ryhtyä yksipuolisiin toimiin estääkseen sellaisen tariffin käyttöönoton tai jatkamisen, jota kumman tahansa osapuolen nimetty lentoyhtiö on ehdottanut perittäväksi tai perii kansainvälisestä lentoliikenteestä. Jos osapuoli uskoo, että tariffit ovat tämän artiklan 1 kohdassa esitettyjen periaatteiden vastaisia, sen on pyydettävä neuvotteluja ja ilmoitettava toiselle osapuolelle tyytymättömyytensä syyt mahdollisimman pian. Neuvottelut pidetään viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua pyynnön vastaanottamisesta. Osapuolet yhteistyössä varmistavat, että asian perusteltua ratkaisua varten on käytettävissä tarvittavat tiedot. Jos osapuolet pääsevät sopimukseen tariffista, jota tyytymättömyysilmoitus koskee, kumpikin osapuoli pyrkii parhaansa mukaan panemaan sopimuksen täytäntöön. Jos keskinäiseen sopimukseen ei päästä, tariffi tulee voimaan tai pysyy voimassa.

b) protection of consumers from tariffs that are unduly high or restrictive due to the abuse of a dominant position;

c) and protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs to be charged to or from its territory by the designated airlines of the other Contracting Party. Such notification or filing by the designated airlines of both Contracting Parties may be required thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required.

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

13 artikla

Reilu kilpailu

Article 13

Fair Competition

1. Molempien osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on yhtäläiset ja tasavertaiset mahdollisuudet harjoittaa tämän sopimuksen alaista kansainvälistä lentoliikennettä.

2. Osapuoli ryhtyy tarvittaessa kaikkiin asianmukaisiin, toimivallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kilpailuasemaan.

14 artikla

Käyttömaksut

1. Osapuolen alueella toisen osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden ilma-aluksilta perittävät lentoaseman ja muiden ilmailulaitteiden käyttömaksut eivät saa ylittää niitä maksuja, jotka peritään ensiksi mainitun osapuolen vastaavassa kansainvälisessä lentoliikenteessä toimivilta kansallisilta lentoyhtiöiltä.

2. Osapuolet edistävät maksuja perivien toimivaltaisten viranomaistensa sekä palveluja ja laitteita käyttävien nimettyjen lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja, mahdollisuuksien mukaan lentoyhtiöitä edustavan organisaation välityksellä.

15 artikla

Tulojensiirto

1. Osapuolet myöntävät toisen osapuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeuden vapaasti siirtää vapaasti vaihdettavissa valuutoissa tuloylijäämät, jotka nimetyt lentoyhtiöt ovat osapuolen alueella hankkineet matkustajien, matkatavaran, rahdin tai postin kuljettamisesta, yhdessä tai erikseen, tai muusta lentoliikenteeseen liittyvästä toiminnasta kunkin osapuolen voimassa olevien valuutanvaihtosäädösten mukaisesti.

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air services covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

Article 14

User Charges

1. The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline of the first Contracting Party engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and the designated airlines using the services and facilities, and where practicable, through the airlines' representative organization.

Article 15

Transfer of Earnings

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airlines of the other Contracting Party the right of the free transfer, in freely convertible currencies, of the excess of receipts over expenditures earned by such designated airlines in its territory, in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, as well as from any other activities related to air transport, in accordance with the foreign exchange regulations in force in each Contracting Party.

2. Mainitut siirrot suoritetaan viipymättä siirtohetken virallisella valuuttakurssilla, eikä niihin saa normaaleja pankkimaksuja ja -menettelyjä lukuun ottamatta liittyä muita maksuja, rajoituksia tai vaatimuksia.

2. Such transfers shall be effected without delay, at the prevailing market rate of exchange at the time of transfer, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or imposition.

16 artikla

Tiedot ja tilastot

Osapuolten ilmailuviranomaiset toimittavat pyydettäessä tai pyytävät nimettyjä lentoyhtiöitä toimittamaan toisen osapuolen ilmailuviranomaisille kausittaisia tai muita tilastoja siinä määrin kuin on kohtuudella tarpeen ensiksi mainitun osapuolen nimettyjen lentoyhtiöiden sovitun liikenteen kapasiteetin tarkastelua varten. Tilastojen on sisällettävä tiedot lentoyhtiöiden liikennemääristä koko sovitussa liikenteessä tai sen osassa.

Article 16

Information and Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply, or cause the designated airlines to supply, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include information on the amount of traffic carried by such airlines on the whole or any part of the agreed services.

17 artikla

Turvallisuus

1. Osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvotteluja turvallisuusnormeista, joita toinen osapuoli noudattaa ilmailulaitteistojen, ohjaamomiehistön, ilma-alusten ja lentotoiminnan osalta. Neuvottelut pidetään kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli osapuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen osapuoli ei tehokkaasti ylläpidä tämän artiklan 1 kohdassa mainituilla aloilla sellaisia turvallisuusnormeja, jotka täyttävät yleissopimuksen (”ICAO:n standardit”) mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistetut normit, toiselle osapuolelle on ilmoitettava näistä havainnoista ja niistä toimenpiteistä, jotka katsotaan tarpeellisiksi ICAO:n standardiennoudattamiseksi. Toisen osapuolen on ryhdyttävä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Mikäli toinen osapuoli ei ryhdy asianmukaisiin toimenpiteisiin viidentoista (15) päivän kuluessa, tai mahdollisesti sovittavan pidemmän

Article 17

Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention (the "ICAO Standards"), the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days, or such longer periods as may be

ajan kuluessa, on se peruste tämän sopimuksen 4 artiklan soveltamiselle.

3. Yleissopimuksen 16 artiklan mukaisesti sovitaan lisäksi, että osapuolen valtuutetut edustajat voivat ilma-aluksen ollessa tämän osapuolen alueella suorittaa tarkastuksen missä tahansa toisen osapuolen lentoyhtiön käyttämässä tai sen nimissä käytettävässä ilma-aluksessa, joka liikennöi osapuolen alueelle tai alueelta, edellyttäen että tästä ei aiheudu kohtuutonta viivytystä lentotoiminnalle. Yleissopimuksen 33 artiklassa mainittujen velvoitteiden estämättä tämän tarkastuksen tarkoituksena on varmistaa tarvittavien ilma-aluksen asiakirjojen ja miehistön lupakirjojen voimassaolo sekä tarkistaa, että ilma-aluksen varustus ja kunto ovat sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen normien mukaiset (tässä artiklassa ”asematasotarkastus”).

4. Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja antaa aihetta:

a) vakavaan huoleen siitä, ettei ilma-alus tai ilma-aluksen käyttö ole sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien mukaista; tai

b) vakavaan huoleen siitä, että sillä hetkellä yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkaassa ylläpidossa ja hallinnoinnissa on puutteita,

tarkastuksen tekevän osapuolen on, yleissopimuksen 33 artiklan tarkoitusta varten, voitava vapaasti tehdä johtopäätös, että vaatimukset, joiden perusteella kyseisen ilma-aluksen lentokelpoisuustodistus tai luvat tai sen miehistön lupakirjat on myönnetty tai hyväksytty, tai vaatimukset, joiden perusteella ilma-alusta käytetään, eivät ole yhtenevät yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai niitä vaativammat.

5. Jos osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden edustaja kieltää tämän artiklan 3 kohdan mukaisen asematasotarkastuksen tekemisen nimetyn lentoyhtiönsä tai nimettyjen

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, or on behalf of, an airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delays in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established pursuant to the Convention (in this Article called "ramp inspection").

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) 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

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting 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 licences 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, or on behalf of, the desig-

lentoyhtiöidensä käyttämälle tai niiden nimissä käytettävälle ilma-alukselle, toisen osapuolen on voitava vapaasti päätellä, että tämä antaa aihetta tämän artiklan 4 kohdassa mainitun tyyppiseen vakavaan huoleen ja tehdä johtopäätökset, joihin kohdassa on viitattu.

6. Kumpikin osapuoli pidättää itselleen oikeuden peruuttaa toisen osapuolen lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden liikennöintilupa määräajaksi tai muuttaa sitä, mikäli ensin mainittu osapuoli joko asematasotarkastuksen, asematasotarkastusten sarjan, asematasotarkastuksen kieltämisen tai neuvottelun perusteella tai muusta syystä tekee sen johtopäätöksen, että välitön toimenpide on välttämätön lentoyhtiön toiminnan turvallisuuden vuoksi.

7. Toimenpide, johon osapuoli on ryhtynyt tämän artiklan 2 tai 6 kohdan mukaisesti, lopetetaan heti kun tälle toimenpiteelle ei enää ole perustetta.

8. Jos Suomi on nimennyt sellaisen lentoyhtiön, jonka viranomaisvalvonnasta vastaa toinen Euroopan unionin jäsenvaltio, Korean tasavallalle tämän artiklan mukaisesti kuuluvia oikeuksia sovelletaan yhtäläisesti tämän Euroopan unionin jäsenvaltion turvallisuusnormien käyttöönottoon, noudattamiseen ja ylläpitoon sekä kyseisen lentoyhtiön liikennöintilupaan.

18 artikla

Ilmailun turvatoimet

1. Kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa yleispätevyyttä sopimuspuolten on erityisesti toimittava niiden määräysten

nated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arose and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party in the event the first Contracting 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 an airline operation.

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

8. Where the Republic of Finland have 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 respect of the operating authorization of that airline.

Article 18

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting 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 Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on

mukaisesti, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemisestä, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopimukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemisestä sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 tehtyyn yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, tai muuhun molempia osapuolia sitovaan ilmailun turvatoimia koskevaan yleissopimukseen.

Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991 and any other convention governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. Osapuolet antavat pyydettäessä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi.

2. The Contracting 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.

3. Osapuolet toimivat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvatoimia koskevien määräysten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ovat osapuoliin sovellettavissa; osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan päätoimipaikka tai vakituinen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvamääräysten mukaisesti.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; 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, and the operators of airport in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että tällaisten ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan edellä 3 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvatoimia koskevia määräyksiä ja vaatimuksia, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Kumpikin osapuoli varmistaa,

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are

että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin, lennon aikaisen tarjoilun ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kumpikin osapuoli myös harkitsee myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, in-flight catering and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai tapahtuu muu matkustajien, miehistön, ilma-aluksen, lentoasemien tai lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuva laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Kun osapuolella on riittävä syy uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tämän artiklan ilmailun turvatoimia koskevista määräyksistä, osapuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Jos tyydyttävään sopimukseen ei päästä yhden kuukauden kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä, se on peruste tämän toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön tai nimeämien lentoyhtiöiden liikennöintiluvan peruuttamiselle kokonaan tai määräajaksi, rajoittamiselle tai ehtojen asettamiselle. Hätätilanteen niin vaatiessa tai estääkseen tämän artiklan määräysten jatkuvan rikkomisen, osapuoli voi milloin tahansa ryhtyä väliaikaisiin toimenpiteisiin. Tämän kohdan mukaiset toimenpiteet lopetetaan heti, kun toinen osapuoli taas noudattaa tämän artiklan turvamääräyksiä.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month from the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

19 artikla

Neuvottelut

Article 19

Consultations

Molempien osapuolten aikomuksena on, että osapuolten ilmailuviranomaiset neuvottelevat aika ajoin toistensa kanssa varmistaakseen läheisen yhteistyön toteutumisen

It is the intention of both Contracting Parties that there shall be from time to time consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties with a view to

kaikissa tämän sopimuksen määräysten täytäntöönpanoon ja tyydyttävään noudattamiseen vaikuttavissa asioissa.

20 artikla

Erimielisyyksien sovittelu

1. Jos osapuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, osapuolten on ensisijaisesti pyrittävä ratkaisemaan se neuvottelemalla.

2. Jos osapuolet eivät pääse neuvotellen ratkaisuun, ne voivat sopia saattavansa erimielisyyden jonkun henkilön tai jonkin toimielimen ratkaistavaksi; jos näin ei sovita, erimielisyys on osapuolen pyynnöstä saatettava kolmesta jäsenestä koostuvan välimiesoikeuden ratkaistavaksi. Näistä yhden jäsenen nimeää kumpikin osapuoli ja kolmannen nimittävät nämä kaksi nimettyä välimiestä yhdessä. Kumpikin osapuoli nimeää välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun osapuoli on diplomaattiteitse vastaanottanut toisen osapuolen pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välimiesoikeudessa, ja kolmas välimies nimitetään seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Jos osapuoli ei nimeä välimiestä määrättynä ajanjaksona tai jos kolmatta välimiestä ei nimitetä määrättynä ajanjaksona, osapuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimittämään tarvittavan välimiehen tai tarvittavat välimiehet. Tällaisessa tapauksessa kolmannen välimiehen on oltava kolmannen maan kansalainen ja toimittava välimiesoikeuden puheenjohtajana.

3. Osapuolet sitoutuvat noudattamaan tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti annettua ratkaisua.

4. Kumpikin osapuoli vastaa niistä kustannuksista, jotka aiheutuvat sen nimeämästä välimiehestä ja osapuolen edustuksesta välimiesmenettelyssä. Puheenjohtajan kuluista sekä jäljellejäävistä muista kuluista vastaavat

ensuring close collaboration in all matters affecting the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

Article 20

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach 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 shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each Contracting Party shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through 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. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. Each Contracting Party shall bear the costs of its own arbitrator and its representation in the arbitral proceedings. The costs of the president and the remaining costs shall normally be borne in equal parts by both

yleensä molemmat osapuolet tasapuolisesti. Välimiesoikeus voi kuitenkin ratkaisussaan määrätä suuremman osan kuluista toisen osapuolen maksettavaksi.

5. Jos ja niin kauan kuin jompi kumpi osapuoli tai sen nimetty lentoyhtiö ei täytä tämän artiklan 3 kohdan mukaisia vaatimuksia, toinen osapuoli voi peruuttaa tämän sopimuksen nojalla myönnetyt oikeudet tai rajoittaa niitä.

21 artikla

Sopimuksen muuttaminen

Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Neuvottelut aloitetaan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi määräajan pidentämisestä. Muutos tulee voimaan tämän sopimuksen 25 artiklassa määrätyn menettelyn mukaisesti.

22 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

2. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut ilmoituksen. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

23 artikla

Contracting Parties. The tribunal may, however, in its decision direct that a higher proportion of costs shall be borne by one of the two Contracting Parties.

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

Article 21

Amendments

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any of the provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any such amendments shall enter into force in accordance with the procedure set out in Article 25 of this Agreement.

Article 22

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 23

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 19 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 19 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

24 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

Tämä sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset rekisteröidään Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

Article 24

Registration with ICAO

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

25 artikla

Voimaantulo

1. Osapuolet ilmoittavat toisilleen diplomaattiteitse, kun tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät sisäiset oikeudelliset toimenpiteet on suoritettu. Tämä sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua myöhäisemmän ilmoituksen antamisesta.

2. Kun tämä sopimus tulee voimaan, Suomen tasavallan hallituksen ja Korean tasavallan hallituksen välinen Soulissa 12 marraskuuta 1996 allekirjoitettu lentoliikennesopimus lakkaa olemasta voimassa ja korvataan tällä sopimuksella.

Article 25

Entry into Force

1. The Contracting 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.

2. From the date of the entry into force of this Agreement, the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Republic of Korea, signed at Seoul on 12 November 1996, shall be terminated and replaced by this Agreement.

TÄMÄN VAKUUDEKSI
allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty kahtena kappaleena Helsingissä 10 päivänä kesäkuuta 2019 suomen, korean, ruotsin ja englannin kielellä, kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset. Jos tulkinnassa syntyy eroja, englanninkielinen

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

Done in duplicate at Helsinki, on this tenth day of June, 2019, in the Finnish, Korean, Swedish and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

teksti on ensisijainen muun kielisiin versioihin nähden.

SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN PUOLESTA

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri

KOREAN TASAVALLAN HALLITUKSEN PUOLESTA

Kang Kyung-wha

Ulkoministeri

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

Sanna Marin

Minister of Transport and Communications

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KOREA

Kang Kyung-wha

Minister of Foreign Affairs

Muut liitteet
Liite

A. Reitit, joita Suomen tasavallan nimeämät lentoyhtiöt voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välipisteet	Määräpaikat	Jatkopisteet
Paikat Suomen tasavallassa	Mitkä tahansa paikat	Paikat Korean tasavallassa	Mitkä tahansa paikat

B. Reitit, joita Korean tasavallan nimeämät lentoyhtiöt voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välipisteet	Määräpaikat	Jatkopisteet
Paikat Korean tasavallassa	Mitkä tahansa paikat	Paikat Suomen tasavallassa	Mitkä tahansa paikat

C. Molempien osapuolten nimetyt lentoyhtiöt voivat millä tahansa tai kaikilla lennoillaan jättää laskeutumatta mihin tahansa edellä mainittuihin paikkoihin edellyttäen, että sovittu liikenne näillä reiteillä alkaa tai päättyy lentoyhtiön tai lentoyhtiöt nimenneen osapuolen alueella.

D. Viidennen vapauden liikenneoikeuksien käytöstä määrättyihin välipisteisiin ja välipisteistä ja/tai jatkopisteisiin ja jatkopisteistä sovitaan osapuolten ilmailuviranomaisten kesken.

A. Routes which may be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Finland, in both directions:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in the Republic of Finland	Any Points	Points in the Republic of Korea	Any Points

B. Routes which may be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Korea, in both directions:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in the Republic of Korea	Any Points	Points in the Republic of Finland	Any Points

C. The designated airlines of both Contracting Parties may, on all or any flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on the route begin or end in the territory of the Contracting Party designating the airline.

D. The exercise of fifth freedom traffic rights to and from specified intermediate and/or beyond points shall be subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.