

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och sättande i kraft av avtalet med Republiken Korea om luftfart

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Republiken Koreas regering (Sydkorea) samt antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Propositionen anknyter till det strategiska målet Ett livskraftigt Finland i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marinns regering.

Luftfartsavtalet mellan Finland och Sydkorea är till sin karaktär ett bilateralt luftfartsavtal. I avtalet har man kommit överens bl.a. om hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse flygbolag att utöva de trafikkättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet ingår bestämmelser om flygbolagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis.

Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Sydkorea. Bestämmelserna i avtalet erbjuder trafikidkare i båda länderna ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från dem till tredjeländer. I fråga om antal flygningar per vecka och codeshare-rutter avtalas närmare mellan parternas luftfartsmyndigheter.

Avtalet ersätter det luftfartsavtal mellan länderna som undertecknades 1996. I det avtal som nu föreslås bli godkänt har man beaktat EU-rättens krav på etableringsfrihet inom EU för EU:s flygbolag.

Enligt avtalet ska parterna på diplomatisk väg meddela varandra när de interna rättsliga åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Avtalet träder i kraft trettio dagar efter den dag då det senare meddelandet har lämnats. I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Beredning	3
2 Avtalets målsättning	4
3 De viktigaste förslagen	4
4 Propositionens konsekvenser	5
5 Remissvar	5
6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland	7
7 Ikraftträdande	11
8 Bifall av Ålands lagting	11
9 Verkställighet och uppföljning	11
10 Förhållande till andra propositioner	11
11 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning	12
LAGFÖRSLAG	17
Lag om avtalet med Republiken Korea om luftfart	17
FÖRDRAGSTEXT	18
ANDRA BILAGOR	41
BILAGA	41

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Mellan Finland och Sydkorea gäller för närvarande ett luftfartsavtal (FördrS 96/1996) som undertecknades den 12 november 1996 och trädde i kraft den 1 februari 1997. Genom det nya avtal som nu föreslås bli godkänt och som undertecknades den 10 juni 2019 slopas begränsningarna i det gällande avtalet. I det nya avtalet har man beaktat EU-rättens krav på etableringsfrihet inom EU för EU:s flygbolag. På basis av det nya avtalet kan det av Finland utses flygbolag, som inte bara är majoritetsägda av Finland, utan också flygbolag som är majoritetsägda av medlemsstater inom EU eller av EU-medborgare, för att bedriva trafik mellan Finland och Sydkorea och vidare från dem. Enligt artikel 3.5 i det gällande avtalet har vardera avtalsslutande parten rätt att vägra att godkänna att ett flygbolag utses eller att vägra att bevilja trafiktillstånd varje gång den avtalsslutande parten inte är övertygad om att dessa flygbolag huvudsakligen ägs och faktiskt kontrolleras av den avtalsslutande part som har utsett flygbolaget eller av dess medborgare. Den nuvarande bestämmelsen anses strida mot etableringsfriheten enligt artikel 49 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och begränsa konkurrensen. Dessutom har tekniska ändringar gjorts i det nya avtalet.

1.2 Beredning

Beredningen av avtalet

Förhandlingar om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Sydkorea fördes första gången år 2005 i Helsingfors. Vid förhandlingarna lyfte Finland fram att det skulle vara viktigt att det bilaterala luftfartsavtalet mellan länderna harmoniseras med EU-lagstiftningen. Vid förhandlingarna betonade Finland att införandet av bestämmelser om etableringsfrihet för EU:s flygbolag i det bilaterala luftfartsavtalet mellan Finland och Sydkorea är en förutsättning för att eventuella framtida luftfartsarrangemang mellan Finland och Sydkorea ska kunna sättas i kraft i fortsättningen. Vid förhandlingarna diskuterades dessutom tekniska ändringar i luftfartsavtalet. Diskussionerna om innehållet i det nya avtalet fortsatte under de följande förhandlingarna mellan länderna. Enighet nåddes om det nya luftfartsavtalet vid avtalsförhandlingarna i Helsingfors den 30–31 maj 2017. Avtalstexten paraferades i slutet av förhandlingarna. Avtalet undertecknades i Helsingfors den 10 juni 2019.

Beredningen på nationell nivå

Finlands viktigaste mål vid avtalsförhandlingarna var att i det nya avtalet ta in de klausuler om etableringsfrihet för flygbolag som förutsätts enligt EU-lagstiftningen. Vid förhandlingarna betonade Finland vikten av att ta in EU:s klausuler med tanke på de framtida flygförbindelserna mellan länderna.

Kommunikationsministeriet tillsatte i maj 2017 en förhandlingsdelegation för luftfartsförhandlingarna den 30–31 maj 2017 mellan Finland och Sydkorea. Förhandlingsdelegationen bestod av medlemmar från kommunikationsministeriet, utrikesministeriet och dåvarande Trafiksäkerhetsverket (nuvarande Transport- och kommunikationsverket Traficom). Dessutom hade representanter för finska flygbolag och flygplatser rätt att delta i förhandlingarna som observatörer.

Avtalstexten paraferades i slutet av förhandlingarna i maj 2017. Republikens president beviljade fullmakt att underteckna avtalet den 7 juni 2019 och avtalet undertecknades i Helsingfors i juni 2019.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av de ministerier och intressentgrupper som är centrala med tanke på avtalet. Beredningsunderlaget till propositionen finns i den offentliga tjänsten på adressen <https://valtioneuvosto.fi/hankkeet> med identifieringskoden LVM038:00/2019.

2 Avtalets målsättning

Syftet med avtalet är att göra det möjligt att utveckla lufttrafikförbindelserna och lufttrafikmarknaden mellan Finland och Sydkorea. Syftet med avtalet är att främja konkurrenskraften genom att förbättra förutsättningarna för näringsliv och företagande. Avtalet syftar till att undanröja begränsningarna i det luftfartsavtal mellan Finland och Sydkorea som undertecknades 1996. I framtiden kan det av Finland även utses flygbolag som är majoritetsägda av andra medlemsstater inom EU eller av EU-medborgare, för att bedriva trafik mellan Finland och Sydkorea och vidare från dem.

I avtalet bestäms det bl.a. hur och under vilka förutsättningar parterna kan utse lufttrafikföretag att utöva de trafikerättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter och skyldigheter när de bedriver trafik. Bestämmelserna i avtalet erbjuder trafikidkare i båda länderna ömsesidig frihet att bedriva lufttrafik mellan länderna och genom dem samt från dem till tredjeländer. I fråga om antal flygningar per vecka och codeshare-rutter avtalas närmare mellan parternas luftfartsmyndigheter.

De ovan beskrivna viktigaste målen för avtalet uppnås bl.a. genom följande bestämmelser i avtalet:

I artikel 2 i avtalet föreskrivs det om den ömsesidiga rättigheten för trafikidkare i båda länderna att transportera passagerare, frakt och post över länderna, mellan länderna och genom dem samt från dem till tredjeländer.

I artikel 3 i avtalet fastställs det att en part genom ett skriftligt meddelande till den andra parten kan utse ett flygbolag att bedriva överenskommen trafik. I artikeln anges dessutom att det i fråga om flygbolag som utsetts av Finland förutsätts att flygbolaget ägs och faktiskt kontrolleras av medlemsstater inom Europeiska unionen eller inom Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller av medborgare i dessa stater.

Enligt artikel 10 ska parterna ge flygbolagen rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik.

Enligt artikel 12 ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden.

Enligt artikel 13 ska parternas utsedda flygbolag ha lika och rättvisa möjligheter att bedriva internationell lufttrafik i enlighet med avtalet.

3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner avtalet mellan Republiken Finlands regering och Republiken Koreas regering om luftfart. Propositionen innehåller också ett förslag

till s.k. blankettlag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft och förordningen om ikraftträdande av det luftfartsavtal mellan Finland och Sydkorea som undertecknades 1906 upphävs (förordning 1302/1996).

I 1 § i den föreslagna lagen föreskrivs det att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen ska gälla som lag sådana Finland har förbundit sig till dem. Paragrafen innehåller den i en blankettlag sedvanliga bestämmelsen som sätter i kraft de avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Enligt 2 § ska bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 3 § 1 mom. föreskrivs det att bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. I 3 § 2 mom. föreskrivs det att förordningen om ikraftträdande av luftfartsavtalet med Republiken Korea (1302/1996) upphävs genom lagen.

4 Propositionens konsekvenser

Avtalet öppnar nya möjligheter för lufttrafik mellan Finland och Sydkorea. Avtalet ersätter det luftfartsavtal mellan länderna som undertecknades 1996 och upphäver begränsningar som ingår i avtalet. I det nya avtalet har man beaktat EU-rättens krav på etableringsfrihet inom EU för EU:s flygbolag. Detta för med sig en ekonomisk fördel för flygbolag och konsumenter. På basis av det nya avtalet kan det av Finland även utses flygbolag som är majoritetsägda av andra medlemsstater inom EU eller EU-medborgare, för att bedriva lufttrafik mellan Finland och Sydkorea och vidare från dem.

Lufttrafiken mellan Finland och Sydkorea förväntas fortsätta som för närvarande, varför avtalet inte har några betydande företagskonsekvenser på kort sikt. Avtalet har inga konsekvenser för statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft genom förbättrade förutsättningar för företagande.

Propositionen har inga direkta miljökonsekvenser. En väsentlig ökning av lufttrafiken kan i viss mån lokalt öka flygbullret och andra utsläpp till följd av lufttrafiken.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller för organisation och personal på nationell nivå.

5 Remissvar

Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket samt medlemmarna i flygtrafiksnätverket. Till flygtrafiksnätverket hör representanter förutom från ovannämnda aktörer även från försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, Finlands ständiga representation vid EU, Centralhandelskammaren, Business Finland Oy, Finavia Abp, Gränsbevakningsväsendet, Finnair Abp, Nordic Regional Airlines Oy, Air Navigation Services Finland Ab, Board of Airline Representatives in Finland och Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry.

Arbets- och näringsministeriet konstaterar i sitt utlåtande att luftfartsavtalet skapar ramar för att utveckla lufttrafiken mellan Finland och Sydkorea och främjar genom det på ett välkommet sätt kontakterna länderna emellan. I utlåtandet framförs att avtalet förenhetligar internationell

praxis. Enligt arbets- och näringsministeriets uppfattning möjliggör avtalsarrangemanget en ökning av utrikeshandeln och är förenligt med näringslivets intressen. Efter att covid-epidemin, som begränsar världshandeln, har lättat anser arbets- och näringsministeriet att det är viktigt att snabbt få i gång nya och sedan tidigare överenskomna flygförbindelser, vilket underlättar återuppöppnandet av handeln och turismen mellan våra länder. I utlåtandet konstateras det att utvecklandet av lufttrafiken stöder regeringens näringspolitiska mål. Arbets- och näringsministeriet konstaterar att ministeriet stöder att riksdagen godkänner avtalet samt antar en lag om sätande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Utrikesministeriet konstaterar i sitt utlåtande att ministeriet instämmer i det som framförts i utkastet till proposition och understöder att avtalet godkänns och sätts i kraft. Utrikesministeriet framför i sitt utlåtande lagtekniska ändringsförslag till propositionen. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Transport- och kommunikationsverket Traficom konstaterar i sitt utlåtande att verket har deltagit i avtalsförhandlingarna och att dess synpunkter har beaktats i regeringspropositionen redan i beredningsskedet. Verket konstaterar i sitt utlåtande att det stöder att propositionen överlämnas i den form den hade vid begäran om utlåtande.

Gränsbevakningsväsendet konstaterar i sitt utlåtande att det inte har identifierat några konsekvenser av propositionen för Gränsbevakningsväsendets eller inrikesministeriets myndighetsverksamhet. När det gäller avtalet lyfte Gränsbevakningsväsendet fram den diskrepans som råder mellan artikel 11 i avtalet och 30 § 2 mom. i gränsbevakningslagen (578/2005) och som enligt Gränsbevakningsväsendets uppfattning längre fram bör beaktas vid beredningen av nya motsvarande avtal. Enligt artikel 11 i avtalet får den ena parten kräva att den andra partens utsedda flygbolag sänder till förstnämnda partens luftfartsmyndigheter sina trafikplaner för godkännande, med avseende på särskilt tidtabeller, turtäthet och luftfartygstyper som ska användas, senast sextio (60) dagar innan den överenskomna trafiken inleds på de specificerade linjerna.

Gränsbevakningsväsendet konstaterade däremot att enligt 30 § 2 mom. i gränsbevakningslagen ska en näringsidkare senast fyra månader innan gränsövergångstrafik inleds meddela gränsbevakningsväsendet om att trafik kommer att inledas, och nya rutter och turer ska meddelas senast två månader innan trafiken inleds. Gränsbevakningsväsendet konstaterade att syftet med bestämmelsen i gränsbevakningslagen har varit att påverka näringsidkarnas kortfristiga förhandsmeddelanden om inledande av trafik över Schengenområdets yttre gränser och att myndigheterna bör ges tillräckligt med tid att ordna resurser för in- och utresekontroll och annan beredskap på ett gränsövergångsställe på det sätt som föreskrivs bl.a. i kodexen om Schengengränserna.

Gränsbevakningsväsendet konstaterar dock i sitt utlåtande att artikel 11 i avtalet och 30 § 2 mom. i gränsbevakningslagen inte ordagrant strider mot varandra, eftersom det i artikel 11 i avtalet föreskrivs om godkännande av en trafikplan, som Transport- och kommunikationsverket ansvarar för i enlighet med vad som närmare föreskrivs i lagen om transportservice (320/2017), och det i det senare fallet är fråga om ett meddelande till Gränsbevakningsväsendet i enlighet med vad som föreskrivs i gränsbevakningslagen. Gränsbevakningsväsendet konstaterade att artikel 6 i avtalet också ger möjlighet att i de situationer som anges i den artikeln tillämpa de nationella lagar och bestämmelser som behövs i internationell lufttrafik inom landets territorium. I utlåtandet konstateras det att Gränsbevakningsväsendet inte ser några hinder för godkännande och ikraftsättande av avtalet.

Kommunikationsministeriet har beaktat den synpunkt som Gränsbevakningsväsendet framför i sitt utlåtande. Såsom det konstateras i Gränsbevakningsväsendets utlåtande föreskrivs det i artikel 11 i avtalet om godkännande av trafikplanen, som Transport- och kommunikationsverket

ansvarar för i enlighet med vad som närmare föreskrivs i lagen om transportservice. I gränsbevakningslagens bestämmelse är det däremot fråga om ett meddelande till Gränsbevakningsväsendet. Såsom det konstateras i utlåtandet ger artikel 6 i avtalet möjlighet att i de situationer som anges i den artikeln tillämpa de nationella lagar och bestämmelser som behövs i internationell lufttrafik inom landets territorium. Detta gäller också bestämmelserna i gränsbevakningslagen. Således står avtalet och gränsbevakningslagens bestämmelse inte i strid med varandra.

Finnair Abp konstaterar i sitt utlåtande att det anser det vara viktigt att avtalet sätts i kraft. Finnair hade inget att kommentera om de enskilda bestämmelserna i avtalet.

Business Finland Oy konstaterar i sitt utlåtande att avtalet enligt bolagets uppfattning främjar möjligheterna att förbättra flygförbindelserna mellan Finland och Sydkorea och på så sätt förbättrar förutsättningarna för en positiv utveckling av såväl turismen som annan affärsverksamhet mellan Finland och Sydkorea.

Finavia Abp konstaterar i sitt utlåtande att bolaget instämmer i regeringens proposition och understöder de flyg mellan Finland och Sydkorea som avtalet möjliggör. Enligt utlåtandet är heltäckande flygförbindelser som tillhandahålls av olika flygbolag ett viktigt sätt att främja Finlands tillgänglighet och närvaro ute i världen, och ett ökat utbud av flygtrafik och fri konkurrens säkerställer ett mångsidigt utbud av flygtrafik för konsumenterna.

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 3.2 a i, ii och iv samt artikel 4.1 a i, ii och iv i avtalet överensstämmer med EU:s modellklausuler. Artikel 4.1 a v och vi, artikel 12, artikel 17.8 samt artikel 18.3 och 18.4 i avtalet grundar sig på EU:s referensklausuler.

I inledningen till avtalet konstaterar parterna att de önskar ingå ett luftfartsavtal i syfte att skapa regelbundna lufttrafikförbindelser mellan sina territorier och bortom dem.

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de centrala begrepp som används i avtalet. Definitionerna grundar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standardavtalsklausuler.

Artikel 2. Beviljande av trafikrättigheter. I enlighet med artikel 2.2 beviljar parterna varandra i avtalet fastställda rättigheter att bedriva överenskommen trafik på de linjer som specificeras i avtalet. I artikel 2.1 och 2.2 definieras de rättigheter i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler som beviljas vardera partens utsedda flygbolag. I enlighet med internationell praxis förbjuder artikel 2.3 cabotage, dvs. trafik mellan orter inom den andra partens territorium. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer finns i 122 och 123 § i lagen om transportservice.

Artikel 3. Utseende av flygbolag och beviljande av trafiktillstånd. I artikel 3.1 föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att vardera parten har rätt att genom ett skriftligt meddelande till den andra parten utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik på specificerade linjer. Artikel 3.2 a i, ii och iv överensstämmer med EU:s modellklausuler och gör det möjligt att utse ett i Finland etablerat EU-bolag att bedriva trafik från Finland. Ett flygbolag som utsetts av Finland ska ägas av en stat inom EU eller EES-området eller av medborgare i den staten. Artikel 3.2 a iii överensstämmer med ICAO:s standardavtalsklausul. Artikel 3.2 b

gör det möjligt att utse ett av Republiken Korea eller dess medborgare ägt flygbolag att bedriva trafik från Sydkorea. Artikel 3.2 b överensstämmer med ICAO:s standardavtalsklausul. I artikel 3.3 anges det att ett utsett flygbolag får inleda överenskommen trafik när det har beviljats trafiktillstånd. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 13 kap. i lagen om transportservice.

Artikel 4. *Återkallande av trafiktillstånd permanent eller för viss tid.* I artikel 4.1 anges de villkor för när en part får återkalla eller begränsa ett trafiktillstånd. Villkoren för återkallande motsvarar i stor utsträckning de villkor för beviljande av tillstånd som anges i artikel 3. I artikel 4.1 a anges villkoren för återkallande i fråga om flygbolag som utsetts av Finland. Leden i, ii och iv i artikel 4.1 a överensstämmer med EU:s modellklausul. Led iii överensstämmer med ICAO:s standardavtalsklausul. I artikel 4.1 a v föreskrivs det om återkallande av tillstånd i en situation där ett flygbolag med trafiktillståndet kringgår de inskränkningar som fastställs i ett luftfartsavtal mellan Sydkorea och en annan medlemsstat inom EU. I artikel 4.1 a vi föreskrivs det om återkallande av tillstånd i en situation där en medlemsstat inom EU har förvägrat Sydkorea trafikrättigheter. Leden v och vi överensstämmer med EU:s referensklausul. I artikel 4.1 b anges villkoren för återkallande i fråga om flygbolag som utsetts av Sydkorea. Artikel 4.1 b överensstämmer med ICAO:s standardavtalsklausul. I artikel 4.2 anges det att parterna ska hålla samråd med varandra innan ett tillstånd återkallas eller begränsas, om inte ett omedelbart återkallande eller begränsande av tillståndet är nödvändigt. Bestämmelserna om återkallande av trafiktillstånd hör till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i 13 kap. i lagen om transportservice.

Artikel 5. *Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter.* I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler finns det i artikeln bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter inom lufttrafiken på basis av ömsesidighet.

Artikel 6. *Tillämpning av lagar och bestämmelser.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om tillämpningen av nationella lagar och föreskrifter i internationell lufttrafik på respektive stats territorium och om jämlik behandling av flygbolag.

Artikel 7. *Direkt transitering.* I artikeln föreskrivs det om lättare kontroll och skattefrihet i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausul. Enligt artikel 7.1 ska passagerare, bagage, frakt och post i direkt transittrafik genom en parts territorium, som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för detta ändamål, endast genomgå en lättare kontroll. Enligt artikel 7.2 är bagage, frakt och post i direkt transittrafik befriade från skatter, tullar och övriga liknande avgifter som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

Artikel 8. *Kommersiell verksamhet.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för flygbolag att utan begränsningar sälja lufttrafiktjänster på den andra partens territorium samt att, i enlighet med den andra partens lagstiftning, inrätta kontor och ha personal. Enligt artikel 8.1 har vardera partens utsedda flygbolag rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och bestämmelser som är gällande där, inrätta och upprätthålla sådana representationskontor samt sådan personal som behövs för flygbolagets verksamhet. Enligt artikel 8.2 har vardera partens utsedda flygbolag ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster utgående från sina egna transportdokument inom båda parternas territorier. Vardera parten ska avhålla sig från att inskränka rätten för den andra partens utsedda flygbolag att marknadsföra och sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

Artikel 9. *Erkännande av tillstånd och bevis.* I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att vardera parten är skyldig att erkänna tillstånd och bevis som utfärdats av den andra parten.

Artikel 10. Kapacitetsbestämmelser. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler ska parternas utsedda flygbolag enligt artikel 10.1 ha rättvisa och lika möjligheter att bedriva överenskommen trafik på de specificerade linjerna. Enligt artikel 10.2 ska parternas luftfartsmyndigheter tillsammans komma överens om den totalkapacitet som tillhandahålls i överenskommen trafik som bedrivs av parternas utsedda flygbolag. Enligt artikel 10.3 ska parternas utsedda flygbolag, när de bedriver överenskommen trafik, beakta den andra partens utsedda flygbolags intressen. Enligt artikel 10.4 ska den överenskomna trafik som tillhandahålls av parternas utsedda flygbolag stå i rätt proportion till allmänhetens behov av trafik på de specificerade linjerna.

Artikel 11. Godkännande av trafikplaner. Enligt artikel 11.1 får den ena parten kräva att den andra partens flygbolag sänder sina trafikplaner, inklusive tidtabeller, turtäthet och de luftfartstypstyper som ska användas, för godkännande senast sextio dagar innan flygtrafiken inleds. Enligt artikel 11.2 får vardera parten kräva att den andra partens flygbolag sänder ändringar av planer för godkännande senast trettio dagar i förväg. Enligt 123 § 2 mom. i lagen om transport-service kan Transport- och kommunikationsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna lufttrafiken.

Artikel 12. Tariffer. I överensstämmelse med EU:s referensklausul ska parterna låta varje utsett flygbolag besluta om priserna för lufttrafiken på grundval av marknadsmässiga överväganden. Det är tillåtet att ingripa i prissättningen endast för att förhindra sådana i artikeln angivna priser eller förfaranden som snedvrider konkurrensen. I artikeln föreskrivs det om ett samrådsförfarande som ska vidtas om den ena parten anser att ett pris strider mot artikelns bestämmelser.

Artikel 13. Rättvis konkurrens. Enligt artikel 13.1 ska parternas utsedda flygbolag ha lika och rättvisa möjligheter att bedriva internationell lufttrafik i enlighet med avtalet. Enligt artikel 13.2 ska parterna vid behov vidta alla lämpliga åtgärder inom sin behörighet för att avskaffa alla former av diskriminering eller orättvis konkurrens som på ett ogynnsamt sätt påverkar konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten. Bestämmelserna i artikeln överensstämmer med ICAO:s standardavtalsklausuler. I Finland finns bestämmelser om förbud mot konkurrensbegränsningar i konkurrenslagen (948/2011). I 3 § i den lagen anges det att när en konkurrensbegränsning kan påverka handeln mellan Europeiska unionens medlemsstater tillämpas också bestämmelserna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget.

Artikel 14. Användaravgifter. Enligt artikel 14.1 får de avgifter som behöriga myndigheter eller andra organ tar ut av flygbolag inte vara diskriminerande mot parternas flygbolag jämfört med andra flygbolag. Enligt artikel 14.2 ska vardera parten främja samråd mellan sina behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna och de flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna. Bestämmelserna i artikeln överensstämmer med ICAO:s standardavtalsklausuler. Enligt 123 § 2 mom. i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov bl.a. transportavgifterna.

Artikel 15. Inkomstöverföring. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om rätten för den andra partens flygbolag att överföra inkomster från försäljning av biljetter, utan att det hänförs några särskilda avgifter, begränsningar eller krav till dem.

Artikel 16. Uppgifter och statistik. I artikeln anges det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att parternas luftfartsmyndigheter på begäran ska lämna periodiska eller andra statistiska uppgifter för granskning av kapaciteten hos den överenskomna trafik som bedrivs av den andra partens utsedda flygbolag.

Artikel 17. Säkerhet. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln om åtgärder som en part får vidta om den märker brister i säkerheten eller annars har behov av

att samråda om säkerhetsbestämmelser med den andra parten. I artikel 17.3 anges att en parts representanter, medan luftfartyget är inom partens territorium, kan utföra inspektioner i luftfartyg som används av den andra partens flygbolag. I enlighet med EU:s referensklausuler föreskrivs det i artikel 17.8 att bestämmelserna i artikeln ska tillämpas också i det fallet att Finland har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas och upprätthålls av en annan medlemsstat inom Europeiska unionen. I Finland är Transport- och kommunikationsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om Transport- och kommunikationsverkets myndighetsuppgifter i anslutning till luftfarten finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), i luftfartslagen (864/2014) och i lagen om transportservice.

Artikel 18. Luftfartsskydd. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler hänvisas det i artikeln till sådana internationella konventioner om luftfartsskydd som bägge parter omfattas av. Vidare föreskrivs det om förfaranden för att garantera luftfartsskyddet och ingripa mot brister i säkerhetsarrangemangen. Artikel 18.3 och 18.4 motsvarar EU:s referensklausuler. I Finland finns bestämmelser om skyddet av den civila luftfarten och om behörighetsfrågor i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen.

Artikel 19. Samråd. I artikeln anges att båda parterna strävar efter att parternas luftfartsmyndigheter med jämna mellanrum ska hålla samråd sinsemellan i syfte att säkerställa ett nära samarbete i alla sådana ärenden som är av betydelse för genomförandet av bestämmelserna i avtalet och för en tillfredsställande efterlevnad av dem.

Artikel 20. Biläggande av tvister. I enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler föreskrivs det i artikeln att parterna i första hand ska försöka lösa tvister genom samråd. I artikel 20.2 anges det att om parterna inte lyckas lösa tvisten genom samråd, kan de enas om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en person eller instans för avgörande, eller så ska tvisten på begäran av någondera parten hänskjutas till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän. I artikeln föreskrivs det om det tillvägagångssätt som ska tillämpas vid skiljeförfarande.

Artikel 21. Ändring av avtalet. I artikeln föreskrivs i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om det förfarande som tillämpas vid ändring av avtalet och om ikraftträdandet av ändringarna. I bestämmelserna om ikraftträdandet har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver.

Artikel 22. Uppsägning av avtalet. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om förfarandet för uppsägning av avtalet. Enligt artikel 22.1 får en part när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp avtalet. Enligt artikel 22.2 upphör avtalet att gälla tolv månader efter den dag då den andra parten tog emot underrättelsen.

Artikel 23. Multilaterala konventioner. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att en multilateral konvention om luftfart som träder i kraft för båda parterna ska ha företräde i förhållande till detta avtal.

Artikel 24. Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler att avtalet och alla ändringar av avtalet ska registreras hos ICAO.

Artikel 25. Ikraftträdande. I artikeln föreskrivs det i enlighet med ICAO:s standardavtalsklausuler om ikraftträdandet av avtalet. I bestämmelserna om ikraftträdandet har man beaktat den tid som lagstiftningsförfarandet i Finland kräver. Enligt artikel 25.1 ska parterna på diplomatisk väg meddela varandra när de interna rättsliga åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet

har slutförts. Avtalet träder i kraft trettio dagar efter den dag då det senare meddelandet har lämnats. I artikel 25.2 anges det att luftfartsavtalet mellan Finland och Sydkorea, undertecknat 1996, upphör att gälla.

Bilaga. Bilagan innehåller bestämmelser om de linjer på vilka utsedda flygbolag får bedriva trafik på. Enligt artikel 1 k utgör bilagan en integrerad del av avtalet.

Ikraftträdandet av avtalet förutsätter inga ändringar i Finlands nationella lagstiftning.

7 Ikraftträdande

Enligt artikel 25 i avtalet ska parterna på diplomatisk väg meddela varandra när de interna rättsliga åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Enligt artikeln träder avtalet i kraft trettio dagar efter den dag då det senare meddelandet har lämnats.

Det föreslås att den lag som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet.

Sydkorea har redan meddelat Finland att landet har slutfört de interna rättsliga åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet. Notan från den sydkoreanska beskickningen om att de interna rättsliga åtgärderna i Sydkorea har slutförts är daterad den 11 juli 2019.

8 Bifall av Ålands lagting

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

9 Verkställighet och uppföljning

Enligt artikel 19 i avtalet strävar båda parterna efter att parternas luftfartsmyndigheter med jämna mellanrum ska hålla samråd sinsemellan i syfte att säkerställa ett nära samarbete i alla sådana ärenden som är av betydelse för genomförandet av bestämmelserna i avtalet och för en tillfredsställande efterlevnad av dem.

10 Förhållande till andra propositioner

Vid kommunikationsministeriet pågår en utredning om behoven att ändra luftfartslagstiftningen (LVM052:00/2020). I projektet utreds de viktigaste ändringsbehoven i fråga om den nationella luftfartslagstiftningen, vilka beror på den senaste tidens utveckling inom luftfartens verksamhetsmiljö och inom EU-lagstiftningen samt på lagstiftningstekniska frågor. Ändringarna kommer huvudsakligen att vara tekniska eller beröra bara en begränsad grupp luftfartsaktörer. Föremål för bedömningen är nu bl.a. tekniska bestämmelser om granskning av ett luftfartygs luftvärdighet, överföringen av behörigheten till Transport- och kommunikationsverket i fråga om beviljande av flygplatsunderstöd, behovet av drifttillstånd för historiska luftfartyg, förhållandet mellan luftfartsförseelser och straffbestämmelser i strafflagen samt ingripandet i obemannade luftfartygs färd i närheten av flygplatser. Det preciseras senare om avsikten är att göra ändringar i de bestämmelser i luftfartslagen och lagen om transportservice som det hänvisas till i denna proposition. Avsikten är att propositionerna med förslag till ändring av lagstiftningen överlämnas till riksdagen sommaren 2021.

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om transportservice, 155 och 171 § i vägtrafiklagen samt fordonslagen (RP 176/2020 rd), i vilken behövliga

korrigeringar görs i lagen om transportservice i fråga om taxitrafiken, lämnades till riksdagen den 15 oktober 2020. Propositionen i fråga har inga konsekvenser för de bestämmelser i lagen om transportservice som det hänvisas till i denna proposition.

11 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

Internationella luftfartsförbindelser mellan EU:s medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagor till dem och genom andra bilaterala och multilaterala överenskommelser i detta sammanhang. Enligt de domar som Europeiska unionens domstol meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i bilaterala avtal. Till följd av domarna ska alla de nuvarande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med EU-rätten ändras eller ersättas med nya avtal som överensstämmer med EU-rätten.

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis faller under unionens och delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstater och tredjeländer (nedan *förordningen om yttre förbindelser*). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen överensstämmer med unionens lagstiftning. Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i ärendet i regel hör till unionen.

Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som medlemsstaterna i Europeiska unionen förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Trots behörighetsfördelningen godkänner riksdagen dock avtalet i sin helhet, eftersom det enligt grundlagsutskottets ställningstagande (GrUU 7/2012 rd och GrUU 14/2014 rd) i sin helhet är fråga om ett avtal som Finland har ingått. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet. Det begärs dessutom att riksdagen godkänner en lag, genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel omfattas av unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Medlemsstaternas nationella behörighet begränsas närmast till att gälla hur medlemsstaterna ordnar de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna förutsätter i respektive fall.

En medlemsstat ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda förhandlingar med tredjeländer samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet som ska behandlas under förhandlingarna, förhandlingarnas syfte samt alla andra relevanta uppgifter. I förekommande fall ska kommissionen bjudas in att delta som observatör i förhandlingarna. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen tillsammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt

förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstaterna när de ingår luftfartsavtal med tredje-länder meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte innehåller standardklausulerna, ska avtalet behandlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får tillämpa avtalet tillfälligt, tills förfarandet i fråga har lett till ett resultat. Europeiska kommissionen godkände den 8 september 2017 förhandlingsresultatet mellan Finland och Sydkorea i enlighet med förordningen om yttre förbindelser.

Förordningar som gäller de frågor som omfattas av luftfartsavtalet mellan Finland och Sydkorea är bl.a. förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EU) nr 1139/2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*EASA-förordningen*), förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (*slot-förordningen*), förordning (EU) nr 391/2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, förordning (EU) nr 376/2014 som gäller rapportering av händelser inom civil luftfart samt förordning (EU) nr 598/2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bl.a. om marktjänster (96/67/EG, *direktivet om marktjänster*) och om flygplatsavgifter (2009/12/EG, *direktivet om flygplatsavgifter*).

På denna grund hör åtminstone artikel 1, artikel 3.2 a, artikel 4.1 a, artiklarna 5-6, artikel 8, artikel 12.1 och 12.2, artikel 13, artikel 14, artikel 15, artikel 17 samt artikel 18 i avtalet till unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bakgrunden till bestämmelserna är artikel 49 om etableringsfrihet i EUF-fördraget och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På avtalets bestämmelser i synnerhet om likvärdig behandling av flygbolagen, rättvis konkurrens och prissättning tillämpas dessutom Europeiska unionens konkurrensregler (artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget).

Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av en grundläggande rättighet som är tryggad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om det enligt grundlagen ska föreskrivas eller redan föreskrivs i lag om den sak som avses eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas i lag om den sak som avses. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

I artikel 1 anges och definieras begrepp som används i avtalet. Sådana bestämmelser som indirekt påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 24/2001 rd). Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I artikel 2 finns bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer samt om flygrutter som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal finns i 123 och 124 § i lagen om transportservice. Internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företräde framför bestämmelserna i lag. Bestämmelserna i avtalet är så detaljerade att de inte kräver några kompletterande nationella bestämmelser. I artikel 2 i avtalet föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, och bestämmelserna kan därför anses höra till området för lagstiftningen i Finland.

Artiklarna 3 och 4 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i 13 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artiklarna hör till området för lagstiftningen.

Artikel 5.1 och 5.2 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen föreskrivs det om statsskatt och avgifter genom lag. I artikel 5.3 föreskrivs det om tullkontroll och i artikel 5.4 om rätt att lossa luftfartygens utrustning. Bestämmelserna i artikel 5 hör till området för lagstiftningen och det föreskrivs om dem bl.a. i mervärdesskattelagen (1501/1993) samt i tullagstiftningen. Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

I artikel 6.1 och 6.2 finns bestämmelser om tillämpningen av lagstiftningen i Finland i vissa fall på luftfartyg, passagerare, besättning, frakt, bagage och post som finns på Finlands territorium. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Enligt artikel 6.3 är det förbjudet att ge flygbolag företräde vid tillämpningen av bestämmelser om immigration, tull, karantän och andra motsvarande bestämmelser. Bestämmelser om det som föreskrivs i artikeln finns i 13 kap. i lagen om transportservice och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 7 föreskrivs det om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transittrafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen. Artikel 7.2 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen utfärdas bestämmelser om statsskatt och avgifter genom lag, så punkten i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 8, som gäller möjligheter för affärsverksamhet, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

I artikel 9 i avtalet föreskrivs det om ömsesidigt erkännande av tillstånd och bevis som utfärdats av parterna. Det föreskrivs om de tillstånd som avses i artikeln i 14 kap. i lagen om transportservice och i 3 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

I artiklarna 10 och 11 föreskrivs det om trafikkapaciteten och om godkännande av trafikplaner. Enligt 123 § i lagen om transportservice kan Transport- och kommunikationsverket fastställa platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna lufttrafiken. Bestämmelserna i artiklarna 10 och 11 gäller också grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 12 innehåller bestämmelser om tariffer. Enligt artikeln får vardera parten kräva att den andra partens utsedda flygbolag meddelar dess luftfartsmyndighet de priser som bolaget tar ut

för trafik till eller från den andra partens territorium. Enligt 123 § i lagen om transportservice fastställer Transport- och kommunikationsverket vid behov transportavgifterna för regelbunden trafik. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Det föreskrivs om bestämmelserna i artikel 12 i 13 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna hör sålunda till området för lagstiftningen.

Bestämmelser om det som föreskrivs i artikel 13 om rättvis konkurrens finns i konkurrenslagen. Till de delar det är fråga om konsekvenser för handeln mellan medlemsstaterna ska konkurrensreglerna i artiklarna 101 och 102 i EUF-fördraget tillämpas. Följaktligen hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 14 innehåller bestämmelser om användaravgifter. Artikel 14.1 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogjorts för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artikel 14.1 ingår i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) och hör således till området för lagstiftningen. Artikel 14.2 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Artikel 17, som gäller säkerhet, hänför sig till Transport- och kommunikationsverkets behörighet att som nationell civil luftfartsmyndighet utöva tillsyn över flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Transport- och kommunikationsverket, luftfartslagen och i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i punkterna 2, 5 och 6 i artikel 17 kan anses höra till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i dem föreskrivs om individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 18 innehåller bestämmelser om luftfartsskydd. I Finland ingår bestämmelserna om luftfartsskydd och behörighetsfrågorna i anslutning till det i 9 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 20 innehåller bestämmelser om biläggande av tvister. Enligt artikel 20.3 förbinder sig parterna att iaktta skiljedomstolens avgörande. Vid skiljemannaförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras, och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller heller grundlagen på det sätt som avses i dess 95 § 2 mom. I grundlagsutskottets utlåtande GrUU 7/2012 rd, som gäller regeringens proposition 10/2012 rd som gäller protokollet om ändring av luftfartsavtalet mellan Finland och Ryssland, konstaterades det att beslut om att godkänna protokollet kunde fattas med enkel majoritet och att förslaget till lag om sättande i kraft av det kunde behandlas i vanlig lagstiftningsordning. I utlåtandet tog grundlagsutskottet för första gången ställning till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftsättande av luftfartsavtal som ingått enligt den mekanism som ingår i förordningen om yttre förbindelser. Luftfartsavtalet mellan Finland och Sydkorea har ingått inom ramen för nämnda mekanism. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet

således godkännas med enkel majoritet och förslaget till ikraftträdandelag behandlas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Helsingfors den 10 juni 2019 ingångna avtalet mellan Republiken Finlands regering och Republiken Koreas regering om luftfart.

Kläm

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om avtalet med Republiken Korea om luftfart

I enlighet med riksdagens föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Helsingfors den 10 juni 2019 mellan Republiken Finlands regering och Republiken Koreas regering ingångna avtalet om luftfart gäller som lag sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet.
Genom denna lag upphävs förordningen om ikraftträdande av luftfartsavtalet med Republiken Korea (1302/1996).

Helsingfors den 21 januari 2021

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Fördragstext

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH REPUBLIKEN KOREAS REGERING OM LUFTFART

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

Republiken Finlands regering och Republiken Koreas regering (nedan "parterna"),

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

som är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

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

som önskar ingå ett avtal i enlighet med och som komplettering till den ovannämnda konventionen i syfte att skapa regelbundna lufttrafikförbindelser och bedriva regelbunden lufttrafik mellan sina territorier och bortom dem,

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,

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

Definitioner

Definitions

Om inget annat följer av kontexten, avses i detta avtal med

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

a) "konventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla bilagor som har antagits enligt artikel 90 i konventionen och alla de ändringar i bilagorna eller i konventionen som har antagits enligt artiklarna 90 och 94 i konventionen, i den utsträckning bilagorna och ändringarna har trätt i kraft för vardera parten,

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) "luftfartsmyndigheter" i fråga om Republiken Finland den civila luftfartsmyndigheten och i fråga om Republiken Korea Ministry of Land, Infrastructure and Transport eller i fråga om vardera parten andra personer eller organ som bemyndigats att utföra de

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

uppgifter som för närvarande sköts av de ovan nämnda myndigheterna,

perform any functions at present exercised by the said authorities;

c) "utsett flygbolag" ett flygbolag som utsetts och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 3 i detta avtal,

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

d) "territorium" i fråga om en stat vad som anges om begreppet i artikel 2 i konventionen,

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

e) "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad som anges om dem i artikel 96 i konventionen,

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) "kapacitet" trafikvolymen enligt avtalet, som vanligtvis mäts i antalet flygningar (turtäthet) eller det på marknaden tillgängliga antalet sittplatser eller den på marknaden tillgängliga mängden frakttön (mellan två städer eller från land till land) eller på en linje under en viss period, exempelvis per dag, per vecka, per säsong eller per år,

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) "överenskommen trafik" internationell lufttrafik avsedd för passagerare, bagage, frakt och post på de linjer som specificeras i bilagan till detta avtal,

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) "specificerad linje" en linje som anges i bilagan till detta avtal,

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

i) "tariff" avgifter som tas ut för transport av passagerare, bagage eller frakt samt prisvillkoren, inklusive priserna och villkoren för förmedlare och andra extra tjänster, men exklusive ersättning och villkor för transport av post,

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) "avtalet" detta avtal, bilagan till det samt ändringar av avtalet och bilagan, och

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

k) "bilaga" bilagan till detta avtal, med de ändringar som gjorts enligt artikel 21 i detta avtal. Bilagan utgör en integrerad del av av-

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

talet, och alla hänvisningar till avtalet inbegriper en hänvisning även till bilagan, om inte något annat föreskrivs särskilt.

Artikel 2

Beviljande av trafikrättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter i fråga om den andra partens internationella lufttrafik:

a) rätt att flyga över dess territorium utan att landa,

b) rätt att landa inom dess territorium för andra än trafikändamål.

2. Vardera parten beviljar den andra parten i detta avtal fastställda rättigheter att bedriva överenskommen trafik på de specificerade linjerna. Vid bedrivandet av överenskommen trafik på en specificerad linje har vardera partens utsedda flygbolag, utöver de rättigheter som anges i punkt 1 i denna artikel, rätt att landa inom den andra partens territorium på de orter som för denna linje anges i bilagan i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller lämna av passagerare, frakt och post antingen kombinerat eller separat.

3. Bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel ska inte anses berättiga någondera partens utsedda flygbolag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, bagage eller frakt, inklusive post, för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom den andra partens territorium.

4. Om en parts utsedda flygbolag inte kan bedriva trafik på sin vanliga flyglinje på grund av en väpnad konflikt, politiska störningar eller händelser eller särskilda och exceptionella förhållanden, ska den andra parten göra sitt yttersta för att underlätta fortsatt bedrivande av sådan trafik genom tillfällig

part of this Agreement and all references to 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 ser-

omorganisering av linjerna enligt överenskommelse mellan parterna.

vice through the appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

Artikel 3

Article 3

Utseende av flygbolag och beviljande av trafiktillstånd

Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Vardera parten har rätt att genom ett skriftligt meddelande till den andra parten utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik på specificerade linjer samt att återkalla eller ändra ett sådant utseende.

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. Vid mottagande av sådana meddelanden och av sådana ansökningar från ett utsett flygbolag som lämnas i den form och på det sätt som föreskrivs för trafiktillstånd, ska den andra parten utan dröjsmål bevilja det utsedda flygbolaget det trafiktillstånd det har sökt, om

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) i fråga om flygbolag som utsetts av Republiken Finland

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

(i) flygbolaget är etablerat inom Republiken Finlands territorium i enlighet med fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och har en operativ licens enligt Europeiska unionens regelverk som är giltig i en medlemsstat inom Europeiska unionen,

(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) den medlemsstat inom Europeiska unionen som har beviljat drifttillståndet utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, och den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen är tydligt angiven i samband med utseendet,

(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) flygbolaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe på territoriet för den medlemsstat inom Europeiska unionen som har utfärdat bolagets giltiga operativa licens, och

(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) flygbolaget ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, och faktiskt kontrolleras av medlemsstater inom Europeiska unionen eller inom Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller av medborgare i dessa stater,

(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) i fråga om flygbolag som utsetts av Republiken Korea | b) in the case of a designated airline of the Republic of Korea: |
| (i) Republiken Korea utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, och | (i) the Republic of Korea has and maintains effective regulatory control of the airline; and |
| (ii) Republiken Korea, Republiken Koreas medborgare eller båda har aktiemajoritet och reell bestämmanderätt i flygbolaget, och flygbolaget har en giltig operativ licens som har beviljats av Republiken Korea, | (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) det utsedda flygbolaget uppfyller de villkor som anges i de lagar och föreskrifter som den part som behandlar ansökan normalt tillämpar på internationell lufttrafik, och | 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) den part som utser flygbolaget uppdaterar och iakttar säkerhets- och skyddsnormerna enligt artiklarna 17 och 18 i detta avtal. | 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. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, får det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att flygbolaget iakttar de tillämpliga bestämmelserna i detta avtal. | 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. |

Artikel 4

Article 4

Återkallande av trafiktillstånd permanent eller för viss tid

Revocation and Suspension of Operating Authorization

1. Parterna har rätt att återkalla permanent eller för viss tid eller att begränsa trafiktillstånd som har utfärdats för den andra partens utsedda flygbolag eller att uppställa villkor som parten anser nödvändiga, om

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) i fråga om flygbolag som utsetts av Republiken Finland

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

(i) flygbolaget inte är etablerat inom Republiken Finlands territorium i enlighet med

(i) the airline is not established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty on European Union and the Treaty on

fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt eller inte har en operativ licens enligt Europeiska unionens regelverk som är giltig i en medlemsstat inom Europeiska unionen,

(ii) den medlemsstat inom Europeiska unionen som har beviljat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, eller den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen inte är tydligt angiven i samband med utseendet,

(iii) flygbolaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe på territoriet för den medlemsstat inom Europeiska unionen som har utfärdat bolagets giltiga operativa licens,

(iv) flygbolaget inte ägs, direkt eller genom majoritetsinnehav, eller faktiskt kontrolleras av medlemsstater inom Europeiska unionen eller inom Europeiska frihandelssammanslutningen och/eller av medborgare i dessa stater,

(v) flygbolaget redan har ett trafiktillstånd enligt ett bilateralt avtal mellan Republiken Korea och en annan medlemsstat inom Europeiska unionen, och Republiken Korea visar att bolaget genom att utöva sina trafikrättigheter enligt detta avtal på linjer som inbegriper någon ort i den andra medlemsstaten inom Europeiska unionen skulle kringgå de inskränkningar av trafikrättigheter som fastställs i det andra avtalet, eller

(vi) flygbolaget har beviljats drifttillstånd av en medlemsstat inom Europeiska unionen, det inte finns något bilateralt luftfartsavtal mellan Republiken Korea och den berörda medlemsstaten inom Europeiska unionen och den berörda medlemsstaten inom Europeiska unionen har förvägrat det flygbolag som utsetts av Republiken Korea trafikrättigheter,

b) i fråga om flygbolag som utsetts av Republiken Korea

(i) Republiken Korea inte upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget, eller

the Functioning of the European Union or does not have a valid Operating Licence from 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) varken Republiken Korea, Republiken Koreas medborgare eller båda har aktiemajoritet och reell bestämmanderätt i flygbolaget, eller om flygbolaget inte har en giltig operativ licens som har beviljats av Republiken Korea,

c) det utsedda flygbolaget inte uppfyller villkoren i de lagar och bestämmelser som den part som beviljar rättigheterna tillämpar i enlighet med bestämmelserna i konventionen, eller

d) flygbolaget i annat hänseende inte iakttar bestämmelserna i detta avtal.

2. Om inte ett omedelbart återkallande av det tillstånd eller uppställande av de villkor som avses i punkt 1 i denna artikel är nödvändigt för att hindra att en part fortsätter bryta mot lagar och bestämmelser, får denna rättighet inte tillgripas förrän samråd har hållits med den andra parten. Samrådet ska inledas inom femton (15) dagar efter en begäran om samråd eller i enlighet med vad parterna annars har kommit överens om.

Artikel 5

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

1. Luftfartyg insatta i internationell lufttrafik som används av en parts utsedda flygbolag samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle- och smörjolförråd samt andra förråd (inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg ska vid ankomsten till den andra partens territorium vara befriade från alla skatter, tullar, kontrollavgifter och övriga liknande avgifter, förutsatt att sådan utrustning och sådana förråd förblir ombord tills de åter förs ut ur landet eller används eller förbrukas på luftfartyget vid flygningar över nämnda territorium.

2. Befriade från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1 i denna artikel är, med

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

undantag för avgifter som baserar sig på kostnader för en tillhandahållen tjänst, i enlighet med de lagar och föreskrifter som gäller för vardera parten likaså

a) luftfartygsförråd som tagits ombord inom en parts territorium i skälig mängd för att användas ombord på ett sådant utgående luftfartyg insatt i internationell lufttrafik som bedrivs används av den andra partens utsedda flygbolag,

b) reservdelar, inbegripet motorer, som införs på en parts territorium för underhåll eller reparation av ett sådant luftfartyg insatt i internationell lufttrafik som används av den andra partens utsedda flygbolag,

c) bränsle, smörjolja och tekniskt förbrukningsmaterial som införs eller tillhandahålls inom en parts territorium för att användas i internationell lufttrafik av den andra partens utsedda flygbolag, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den förstnämnda parts territorium där de tagits ombord på luftfartyget, och

d) flygbolagets dokument, såsom flygbiljetter och flygfraktsedlar, samt i skälig utsträckning reklam- och promotionsmaterial avsedda att användas av den andra partens utsedda flygbolag som bedriver överenskommen trafik.

3. Det kan krävas att materiel som avses i punkt 2 led a, b, c och d i denna artikel ska ställas under tullkontroll.

4. Luftburen standardutrustning samt material, förråd och reservdelar som normalt finns ombord på ett luftfartyg som används av en parts utsedda flygbolag, får lossas inom den andra partens territorium endast med tillstånd av denna parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under nämnda myndigheters kontroll tills de åter förs ut ur territoriet eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

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) 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) 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) 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) 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. 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. 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 au-

thorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Artikel 6

Article 6

Tillämpning av lagar och bestämmelser

Application of Laws and Regulations

1. Vardera partens lagar och bestämmelser om inresa i eller avresa från det egna territoriet med luftfartyg i internationell lufttrafik eller om drift och manövrering av luftfartyg inom det territoriet ska tillämpas på de luftfartyg som används av den andra partens utsedda flygbolag och ska iaktas av luftfartygen när de anländer till, avgår från och befinner sig inom den först nämnda partens territorium.

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. Vardera partens lagar och bestämmelser om inresa i, uppehåll i eller avresa från det egna territoriet i fråga om passagerare, besättning, frakt, bagage eller post, såsom formaliteter som gäller ankomst, avfärd, emigration och immigration, tull, valuta, hälsa och karantän, ska under uppehåll inom detta territorium tillämpas på passagerare, besättning, bagage, frakt och post som befordras med luftfartyg som används av den andra partens utsedda flygbolag.

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. Ingendera parten får vid tillämpning av sina bestämmelser om immigration, tull och karantän och andra motsvarande bestämmelser ge sina egna eller andra flygbolag företräde i förhållande till ett flygbolag som utsetts av den andra parten och som bedriver liknande internationell lufttrafik.

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.

Artikel 7

Article 7

Direkt transitering

Direct Transit Traffic

1. Passagerare, bagage, frakt och post i direkt transittrafik genom en parts territorium, som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för detta ändamål, ska endast genomgå en lättare kontroll. Detta gäller

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

dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar, smuggling av narkotika eller flygplanskapningar.

2. Bagage, frakt och post i direkt transittrafik genom en parts territorium är befriade från skatter, tullar och övriga liknande avgifter som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

Artikel 8

Kommersiell verksamhet

1. Vardera partens utsedda flygbolag har rätt att inom den andra partens territorium, inom ramen för de lagar och bestämmelser som gäller där, inrätta och upprätthålla sådana representationskontor samt sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för flygbolagets verksamhet.

2. Vardera partens utsedda flygbolag ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster utgående från sina egna transportdokument inom båda parternas territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i någon annan fritt konvertibel valuta. Vardera parten ska avhålla sig från att inskränka rätten för den andra partens utsedda flygbolag att marknadsföra och sälja, och för någon person att köpa, sådana transporttjänster.

Artikel 9

Erkännande av tillstånd och bevis

1. Vardera parten ska erkänna sådana gällande luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd som utfärdats eller erkänts av den andra parten, förutsatt att villkoren för utfärdande eller erkännande av bevis och tillstånd är lika stränga som eller strängare än de gällande miniminormer enligt konventionen.

of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control.

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.

Article 8

Commercial Activities

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. 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.

Article 9

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid, by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, 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. Vardera parten förbehåller sig dock rätten att avseende flygningar över det egna territoriet vägra erkänna sådana behörighetsbevis och tillstånd för sina egna medborgare som den andra parten eller någon annan stat har beviljat eller godkänt.

Artikel 10

Kapacitetsbestämmelser

1. Parternas utsedda flygbolag ska ha rättvisa och lika möjligheter att bedriva överenskommen trafik på de specificerade linjerna.

2. Parternas luftfartsmyndigheter ska tillsammans komma överens om den totalkapacitet som tillhandahålls i överenskommen trafik som bedrivs av parternas utsedda flygbolag.

3. Parternas utsedda flygbolag ska, när de bedriver överenskommen trafik, beakta den andra partens utsedda flygbolags intressen så att den sistnämnda partens trafik på samma linjer eller linjeavsnitt inte orsakar onödigt olägenhet.

4. Det primära målet för den överenskomna trafik som tillhandahålls av parternas utsedda flygbolag ska vara att tillhandahålla sådan kapacitet som när belägningsgraden är rimlig motsvarar det nuvarande och det rimligtvis förutsägbara behovet av transport av passagerare och frakt, inklusive post, till eller från den parts territorium som utsett flygbolaget.

5. Rätten att i överenskommen trafik lasta och lasta av internationell trafik till eller från tredjeländer på en eller flera orter på de specificerade linjerna ska utövas i enlighet med de allmänna principerna om regelrätt utvecklande av internationell luftfart och enligt den allmänna principen att kapaciteten ska stå i proportion till

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.

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) behovet av trafik mellan avgångslandet och de slutliga destinationsländerna,

b) behovet av transittrafik, och

c) behovet av trafik i det territorium genom vilket den överenskomna trafiken går, med beaktande av lokal och regional lufttrafik.

Artikel 11

Godkännande av trafikplaner

1. Den ena parten får kräva att den andra partens utsedda flygbolag sänder till förstnämnda partens luftfartsmyndigheter sinatrafikplaner för godkännande, med avseende på särskilt tidtabeller, turtäthet och de luftfartstygstyper som ska användas, senast sextio (60) dagar innan den överenskomna trafiken inleds på de specificerade linjerna. Luftfartsmyndigheterna ska meddela sitt beslut om trafikplanerna inom trettio (30) dagar från det att det berörda flygbolaget sänder sina trafikplaner för godkännande.

2. Vardera parten får kräva att den andra partens utsedda flygbolag sänder den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter ändringar av planer för godkännande senast trettio (30) dagar i förväg. Luftfartsmyndigheterna ska utan dröjsmål behandla begäranden som gäller ändringar eller extra flygningar.

Artikel 12

Tariffer

1. Parterna ska låta varje utsett flygbolag besluta om tarifferna för lufttrafik på grundval av marknadsmässiga överväganden. Parterna får ingripa i prissättningen endast för att

a) förhindra oskäligt diskriminerande tariffer eller förfaranden,

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

b) the requirements of through airline operations; and

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

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. 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.

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) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;

b) skydda konsumenter från oskäligt höga eller begränsande tariffer som grundar sig på missbruk av en dominerande ställning, och

c) skydda flygbolag mot konstgjort låga tariffer som grundar sig på direkt eller indirekt statsbidrag eller statsstöd.

2. Den ena parten får på icke-diskriminerande grunder kräva att den andra partens utsedda flygbolag meddelar den förstnämnda partens luftfartsmyndigheter de tariffer som bolagen tar ut för flygningar till eller från den förstnämnda partens territorium. Det får krävas att båda parternas utsedda flygbolag meddelar sina tariffer senast trettio (30) dagar före den föreslagna ikraftträdandedagen. I enstaka fall kan det tillåtas att tarifferna meddelas med kortare varsel än vad som normalt krävs.

3. Ingendera parten får vidta ensidiga åtgärder för att hindra införande eller upprätthållande av sådana tariffer som endera partens utsedda flygbolag har föreslagit att ska tas ut eller som bolaget tar ut för internationell lufttrafik. Om en part anser att tarifferna är oförenliga med de principer som anges i punkt 1 i denna artikel, ska den begära samråd och meddela den andra parten orsakerna till sitt missnöje så snart som möjligt. Samråd ska hållas senast trettio (30) dagar efter det att begäran har tagits emot. Parterna ska samarbeta för att säkerställa att de uppgifter som behövs för ett motiverat avgörande finns till hands. Om parterna kan enas om de tariffer som anmälan om missnöje gäller, ska vardera parten göra sitt yttersta för att nå samförstånd. Om parterna inte når samförstånd, träder tariffen i kraft eller förblir gällande.

Artikel 13

Rättvis konkurrens

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.

Article 13

Fair Competition

1. Vardera partens utsedda flygbolag ska ha lika och rättvisa möjligheter att bedriva internationell lufttrafik i enlighet med detta avtal.

2. Vardera parten ska vid behov vidta alla lämpliga åtgärder inom sin behörighet för att avskaffa alla former av diskriminering eller orättvis konkurrens som på ett ogynnsamt sätt påverkar konkurrenssituationen för det eller de flygbolag som utsetts av den andra parten.

Artikel 14

Användaravgifter

1. De avgifter för användning av flygplatsen och andra användaravgifter för luftfartsanläggningar som tas ut inom en parts territorium av de luftfartyg som används av den andra partens utsedda flygbolag får inte överskrida de avgifter som tas ut av den förstnämnda partens nationella flygbolag som bedriver motsvarande internationell lufttrafik.

2. Vardera parten ska främja samråd mellan sina behöriga myndigheter som tar ut avgifterna och de utsedda flygbolag som använder tjänsterna och anläggningarna, om möjligt genom förmedling av den organisation som representerar flygbolagen.

Artikel 15

Inkomstöverföring

1. Vardera parten ska bevilja den andra partens utsedda flygbolag rätten att i fritt konvertibla valutor fritt överföra de inkomstöverskott som de utsedda flygbolagen har efter transporter av passagerare, bagage, frakt eller post, kombinerat eller separat inom den förstnämnda partens territorium, eller vid annan verksamhet i anslutning till luftfart, i enlighet med vardera partens gällande valutabestämmelser.

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. Överföringarna ska ske utan dröjsmål i den officiella växelkurs som gällde vid överföringstidpunkten och inga andra avgifter, begränsningar eller krav utöver normala bankavgifter och bankförfaranden får hänföras till dem.

Artikel 16

Uppgifter och statistik

En parts luftfartsmyndigheter ska på begäran lämna eller se till att de utsedda flygbolagen lämnar den andra partens luftfartsmyndigheter periodiska eller andra statistiska uppgifter i den mån som skäligen kan krävas för granskning av kapaciteten hos den överenskomna trafik som bedrivs av den förstnämnda partens utsedda flygbolag. Statistiken ska innehålla uppgifter om flygbolagens trafikvolym i hela den överenskomna trafiken eller en del av den.

Artikel 17

Säkerhet

1. En part får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer som den andra parten iakttar i fråga om luftfartsanläggningar, flygbesättning, luftfartyg och flygverksamhet. Samrådet ska äga rum inom trettio (30) dagar från det att begäran framställdes.

2. Om en part efter samrådet finner att den andra parten på de områden som nämns i punkt 1 i denna artikel inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar sådana säkerhetsnormer som uppfyller de normer som vid tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen ("ICAO:s standarder"), ska den underätta den andra parten om sina iakttagelser och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att ICAO:s standarder ska iakttagas. Den andra parten ska vidta lämpliga korrigerande åtgärder. Om den andra parten inte vidtar lämpliga åtgärder inom femton (15) dagar, eller enligt överenskommelse inom en längre period, kan artikel 4 i detta avtal tillämpas.

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.

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.

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

agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. I enlighet med artikel 16 i konventionen avtalas också att en parts bemyndigade representanter, medan luftfartyget är inom partens territorium, kan utföra inspektioner i luftfartyg som används av den andra partens flygbolag eller på dess vägnar i trafik till eller från den förstnämnda partens territorium, förutsatt att detta inte leder till en oskälig förseening för flygverksamheten. Trots de skyldigheter som nämns i artikel 33 i konventionen är syftet med denna inspektion att säkerställa giltigheten av handlingarna för luftfartyget och tillstånden för dess besättning samt att kontrollera att luftfartygets utrustning och skick uppfyller de normer som vid den tidpunkten uppställts i enlighet med konventionen (i denna artikel "rampinspektion").

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. Om en rampinspektion eller en serie av rampinspektioner ger upphov till

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

a) allvarliga farhågor om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som vid denna tidpunkt uppställts i enlighet med konventionen, eller

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) allvarliga farhågor om att de vid denna tidpunkt gällande säkerhetsnormerna i enlighet med konventionen inte upprätthålls och administreras effektivt,

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

ska den part som utför inspektionen, i det syfte som avses i artikel 33 i konventionen, fritt kunna dra slutsatsen att de krav enligt vilka luftvärdighetsbeviset eller bevisen avseende luftfartyget eller tillstånden för dess besättning har utfärdats eller godkänts, eller de krav enligt vilka luftfartyget används, inte är lika stränga som eller strängare än de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen.

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. Om tillträde i syfte att utföra en rampinspektion enligt punkt 3 i denna artikel av ett luftfartyg som används av en parts utsedda flygbolag eller på dess vägnar förvägras av

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or on behalf of, the designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is

en representant för flygbolaget eller flygbolagen, är den andra parten fri att sluta sig till att detta ger upphov till allvarliga farhågor av det slag som avses i punkt 4 i denna artikel och dra de slutsatser som avses i den punkten.

6. Vardera parten förbehåller sig rätten att för viss tid dra in trafiktillstånd som beviljats den andra partens utsedda flygbolag eller att ändra det, om den förstnämnda parten antingen på basis av en rampinspektion, en serie av rampinspektioner, en vägran att ge tillträde att utföra en rampinspektion, samråd eller andra orsaker drar slutsatsen att en omedelbar åtgärd är nödvändig med hänsyn till säkerheten för driften av ett flygbolag.

7. Varje åtgärd som vidtagits av en part i enlighet med punkt 2 eller 6 i denna artikel ska upphöra så snart orsaken till vidtagande av åtgärden inte längre föreligger.

8. Om Republiken Finland har utsett ett sådant flygbolag för vilket myndighetstillsynen utövas och upprätthålls av en annan medlemsstat inom Europeiska unionen, ska de rättigheter som enligt denna artikel tillkommer Republiken Korea tillämpas även med avseende på antagande, tillämpning och upprätthållande av säkerhetsnormerna i denna andra medlemsstat inom Europeiska unionen och på trafiktillståndet för flygbolaget i fråga.

Artikel 18

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar, i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot olagligt ingripande utgör en integrerad del av detta avtal. Utan att inskränka allmängiltigheten av deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt ska parterna särskilt handla i överensstämmelse med konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande

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 Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft,

av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, och konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, eller någon annan konvention som gäller säkerhetsåtgärder inom luftfarten och som är bindande för båda parterna.

2. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst, samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten.

3. Parterna ska handla i enlighet med de bestämmelser för luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och som utgör bilagor till konventionen, i den omfattning dessa säkerhetsbestämmelser är tillämpliga för parterna. Parterna ska kräva att operatörer av sådana luftfartyg som införts i deras register eller de luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller varaktiga hemvist är inom deras territorium samt flygplatsoperatörerna inom deras territorium handlar i enlighet med dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra parten kräver att iakttas vid ankomst till, avgång från och uppehåll inom denna andras territorium. Vardera parten ska se till att ändamålsenliga åtgärder effektivt vidtas inom dess territorium för att skydda luftfartyg och inspektera passagerare, besättning, handbagage, bagage, frakt, mat och dryck under flygningen samt lyftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera parten ska också

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. 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. 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. 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 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

ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra parten om skäligen särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett civilt luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygtrafiktjänst, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikation och andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

6. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten har avvikit från luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel, får den förstnämnda parten begära omedelbart samråd med den andra parten. Om ingen tillfredsställande överenskommelse nåtts inom en månad från begäran, får trafiktillstånd som utfärdats för den andra partens utsedda flygbolag återkallas permanent eller för viss tid, begränsas eller förses med villkor. Om en nödsituation kräver det eller om det krävs för att hindra fortsatt överträdelse av bestämmelserna i denna artikel, får den förstnämnda parten när som helst vidta tillfälliga åtgärder. Åtgärder i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart den andra parten åter iakttar skyddsbestämmelserna i denna artikel.

Artikel 19

Samråd

Båda parterna strävar efter att parternas luftfartsmyndigheter med jämna mellanrum ska hålla samråd sinsemellan i syfte att säkerställa ett nära samarbete i alla sådana ärenden som är av betydelse för genomförandet av bestämmelserna i detta avtal och för en tillfredsställande efterlevnad av dem.

Artikel 20

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. 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. 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.

Article 19

Consultations

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

Article 20

Biläggande av tvister

1. Om det uppstår en tvist mellan parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, ska parterna i första hand försöka lösa tvisten genom samråd.

2. Om parterna inte lyckas lösa tvisten genom samråd, kan de enas om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en person eller instans för avgörande; om de inte enas om detta, ska tvisten på begäran av någondera parten hänskjutas till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän. Vardera parten utser då en skiljeman och dessa två skiljemän tillsammans utser den tredje. Vardera parten ska utse en skiljeman inom sextio (60) dagar från det att en part av den andra parten har mottagit en på diplomatisk väg framställd begäran om biläggande av tvisten med hjälp av en skiljenämnd, och den tredje skiljemannen ska utses inom ytterligare sextio (60) dagar. Om parten inte utser en skiljeman inom den angivna tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den angivna tiden, får ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd på begäran av parten utse den skiljeman eller de skiljemän som behövs. Den tredje skiljemannen ska vara medborgare i ett tredjeland och verka som ordförande i skiljedomstolen.

3. Parterna förbinder sig att iaktta avgöranden enligt punkt 2 i denna artikel.

4. Vardera parten ska svara för de kostnaderna för sin skiljeman och sin representation i skiljeförfarandet. Ansvaret för utgifterna för ordföranden och övriga utgifter ska i regel delas jämnt mellan parterna. Skiljedomstolen kan dock i sitt avgörande bestämma att den ena parten ska betala en större andel av utgifterna.

5. Om och så länge någondera parten eller dess utsedda flygbolag inte uppfyller kraven

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 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

enligt punkt 3 i denna artikel, får den andra parten upphäva eller inskränka de rättigheter som beviljats med stöd av detta avtal.

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.

Artikel 21

Article 21

Ändring av avtalet

Amendments

Om någondera parten anser att en ändring av en bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära samråd med den andra parten. Samråd ska inledas inom sextio (60) dagar från den dag då begäran framfördes, om inte parterna kommer överens om en förlängning av denna tidsfrist. En ändring träder i kraft i enlighet med förfarandet i artikel 25 i detta avtal.

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.

Artikel 22

Article 22

Uppsägning av avtalet

Termination

1. En part får när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. Underrättelsen ska samtidigt lämnas till Internationella civila luftfartsorganisationen.

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. I detta fall upphör detta avtal att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra parten tog emot underrättelsen. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

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.

Artikel 23

Article 23

Multilaterala konventioner

Multilateral Conventions

Om en multilateral konvention om luftfart träder i kraft för båda parterna, ska bestämmelserna i den ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 19

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

i detta avtal kan hållas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal påverkas av bestämmelserna i den multilaterala konventionen.

Artikel 24

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 25

Ikraftträdande

1. Parterna ska på diplomatisk väg meddela varandra när de interna rättsliga åtgärder som krävs för ikraftträdandet av detta avtal har slutförts. Detta avtal träder i kraft trettio (30) dagar efter den dag då det senare meddelandet har lämnats.

2. När detta avtal träder i kraft, upphör luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Republiken Koreas regering, undertecknat i Seoul den 12 november 1996, att gälla och ersätts av detta avtal.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV

har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Upprättat i två exemplar i Helsingfors den 10 juni 2019 på finska, koreanska, svenska och engelska, vilka alla texter är lika giltiga. Om det uppstår tolkningsskiljaktigheter ska den engelska texten ha företräde i förhållande till de andra språkversionerna.

FÖR REPUBLIKEN FINLANDS REGERINGS

Sanna Marin

Kommunikationsminister

held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 24

Registration with ICAO

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

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.

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.

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

Sanna Marin

Minister of Transport and Communications

FÖR REPUBLIKEN KOREAS REGE-
RING

Kang Kyung-wha
Utrikesminister

FOR THE GOVERNMENT OF THE RE-
PUBLIC OF KOREA

Kang Kyung-wha
Minister of Foreign Affairs

*Andra bilagor
Bilaga*

A. Linjer på vilka flygbolag utsedda av Republiken Finland får bedriva trafik i båda riktningarna

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Bortomliggande orter</u>
Orter i Republiken Finland	Vilka orter som helst	Orter i Republiken Korea	Vilka orter som helst

B. Linjer på vilka flygbolag utsedda av Republiken Korea får bedriva trafik i båda riktningarna

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Destinationsorter</u>	<u>Bortomliggande orter</u>
Orter i Republi- ken Korea	Vilka orter som helst	Orter i Republiken Finland	Vilka orter som helst

C. Vardera partens utsedda flygbolag får på vilka flygningar som helst eller alla flygningar avstå från att landa på vilken som helst av de ovannämnda orterna, förutsatt att den överenskomna trafiken på dessa linjer börjar eller upphör inom territoriet för den part som har utsett flygbolaget eller flygbolagen.

D. Parternas luftfartsmyndigheter ska avtala om utövandet av femte frihetens rättigheter att bedriva trafik till och från de angivna mellanliggande och/eller bortomliggande orterna.

RP 258/2020 rd

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

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Beyond Points</u>
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:

<u>Points of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Beyond Points</u>
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.