

**No. 36723**

---

**Republic of Korea  
and  
Finland**

**Air Services Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Republic of Finland (with annex and protocol). Seoul, 12 November 1996**

**Entry into force:** *1 February 1997 by notification, in accordance with article 24*

**Authentic texts:** *English, Finnish and Korean*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Republic of Korea, 18 July 2000*

---

**République de Corée  
et  
Finlande**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement de la République de Finlande (avec annexe et protocole). Séoul, 12 novembre 1996**

**Entrée en vigueur :** *1er février 1997 par notification, conformément à l'article 24*

**Textes authentiques :** *anglais, finnois et coréen*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *République de Corée, 18 juillet 2000*

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

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

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

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

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

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

a) the term "the Chicago 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 so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Korea, the Ministry of Construction and Transportation and in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

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

d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Chicago Convention;

e) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission;

f) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise explicitly provided.

2. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

*Article 2. Grant of Traffic Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter 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 international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an 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 and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

*Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to the designated airlines the appropriate operating authorization.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

5. Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline, or to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 3 of this Article, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of those airlines are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

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

*Article 4. Revocation and Suspension of Operating Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights: a) in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or b) in case of failure by such airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

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

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

a) 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 territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, 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 Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air way-bills, intended for the use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges in accordance with the provisions of the laws and regulations of each Contracting Party.

#### *Article 6. Application of Laws and Regulations*

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, 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.

#### *Article 7. Direct Transit Traffic*

1. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence, air piracy and smuggling 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 maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and 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 Chicago Convention.

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 any route specified in the Annex to this Agreement.

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

4. 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 routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

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

b) 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 services.

*Article 11. Approval of Traffic Programmes*

1. The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least sixty (60) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within thirty (30) days from the date the airline concerned submits its programmes for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline or airlines designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

*Article 12. Tariffs*

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs, referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the appropriate international tariff co-ordination mechanism. However, inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be expressly approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within thirty (30) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval, the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Con-

tracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

*Article 13. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation 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. Air Traffic 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 free transfer in convertible currencies, of the excess of the receipts over expenditure earned by such designated airlines in the territory of the first Contracting Party 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. 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 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. 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, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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 Chicago 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 and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. 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.

*Article 18. 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 19. 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, 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 chairman 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 Party fails to comply with the requirements of paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit or revoke any right granted by virtue of this Agreement.

*Article 20. Amendments*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any 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 modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

*Article 21. Termination*

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

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

*Article 22. Multilateral Conventions*

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 18 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

*Article 23. Registration with ICAO*

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

*Article 24. Entry into Force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

In Witness Whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Seoul on this 12th day of November 1996, in duplicate in the Korean, Finnish 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 Korea:

CHOO KYUNG-SUK

For the Government of the Republic of Finland:

TUULA LINNAINMAA

ANNEX

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

POINTS OF ORIGIN	INTERMEDIATE POINTS	POINTS OF DESTINATION	POINTS BEYOND
Points in Korea	Two (2) points	Point in Finland	Two (2) points

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

POINTS OF ORIGIN	INTERMEDIATE POINTS	POINTS OF DESTINATION	POINTS BEYOND
Points in Finland	Two (2) points	Point in Korea	Two (2) points

NOTES:

1) The designated airlines of both Contracting Parties may on all or any flights, omit calling at any of the above intermediate and/or beyond point(s) provided that the agreed services on the routes begin at the point(s) of origin in the respective country.

2) The respective intermediate and beyond points referred to above may be freely chosen and altered by the aeronautical authorities of the Republic of Korea and the Republic of Finland, for the purposes of combination of points only.

3) The exercise of fifth freedom traffic rights to and from intermediate and beyond points shall be subject to agreement between both aeronautical authorities.

PROTOCOL

On signing the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Korea and the Government of the Republic of Finland, the undersigned have agreed on the following provision which forms an integral part of this Agreement.

With respect to the application of Articles 5 and 15 of this Agreement, each Contracting Party shall grant the designated airlines of the other Contracting Party treatment which is fair and equitable and not less favourable than that granted to its national airlines or airlines of any third party, whichever is more favourable to the designated airlines of the other Contracting Party.

Done at Seoul on the 12th day of November 1996 in duplicate in the Korean, Finnish and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Korea:

CHOO KYUNG-SUK

For the Government of the Republic of Finland:

TUULA LINNAINMAA

[ FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS ]

Korean tasavallan hallituksen ja  
Suomen tasavallan hallituksen välinen  
LENTOLIIKENNESOPIMUS

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

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

haluavat tehdä mainitun yleissopimuksen mukaisen ja sitä täydentävän sopimuksen ryhtyäkseen harjoittamaan säännöllistä lentoliikennettä alueittensa välillä ja niiden kautta edelleen,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla  
MÄÄRITELMÄT

1. Tässä sopimuksessa, ellei asiayhteys muuta edellytä:

- a) "Chicagon yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7. päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet sekä kaikki sen 90 ja 94 artiklan mukaisesti liitteisiin ja yleissopimukseen tehdyt muutokset, mikäli nämä liitteet ja muutokset ovat voimassa molempien sopimuspuolten osalta,
- b) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Korean tasavallan osalta liikenneministeriötä ja Suomen tasavallan osalta Ilmailulaitosta tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä,
- c) "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennelupa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti,
- d) termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on kullakin Chicagon yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa annettu merkitys.
- e) "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta veloitettavia hintoja, mukaan lukien tällaiseen kuljetukseen kuuluvat tai sen yhteydessä tarjottavat merkittä-

vät lisäedut sekä lipunmyynnistä henkilökuljetusta varten tai vastaavista liiketoimista rahdin kuljettamiseksi maksettava myyntipalkkio. Se sisältää myös kuljetushinnan soveltamista ja myyntipalkkion maksamista koskevat ehdot.

- f) "Liite" tarkoittaa tämän sopimuksen liitettä alkupe-  
räisessä muodossaan tai muutettuna tämän sopimuksen 20  
artiklan määräysten mukaisesti. Liite on erottamaton  
osa tätä sopimusta ja kaikki viittaukset tähän sopi-  
mukseen sisältävät viittauksen liitteeseen, jollei  
nimenomaan toisin määrätä.

2. Tämän sopimuksen artikloilla on otsikot vain viittaus-  
ten helpottamiseksi.

## 2 artikla LIIKENNEOIKEUKSIEN MYÖNTÄMINEN

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat  
viimeksi mainitun sopimuspuolen kansainvälistä lentoliik-  
kennettä koskevat oikeudet:

- a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli ja  
b) oikeuden tehdä välilaskuja alueellaan ilman kaupallis-  
ta tarkoitusta.

2. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä  
sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliik-  
kenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteessä määri-  
tellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reit-  
tejä kutsutaan jäljempänä vastaavasti "sovituksi liiken-  
teeksi" ja "määrätyiksi reiteiksi". Harjoittaessaan soviti-  
tua liikennettä määrätyillä reiteillä kummankin sopimus-  
puolen nimeämällä lentoyhtiöllä on tämän artiklan 1  
kappaleessa mainittujen oikeuksien lisäksi oikeus tehdä  
välilaskuja toisen sopimuspuolen alueella liitteessä tämän  
reitien kohdalla luetelluissa paikoissa ottaakseen ja/tai  
jättääkseen kansainvälisen liikenteen matkustajia, rahtia  
ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleen määräysten ei saa katsoa  
oikeuttavan sopimuspuolen nimettyjä lentoyhtiöitä ottamaan  
toisen sopimuspuolen alueella matkustajia, rahtia ja  
postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toi-  
seen paikkaan tämän toisen sopimuspuolen alueella.

## 3 artikla LENTOYHTIÖIDEN NIMEÄMINEN JA LIIKENNELUPA

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä toiselle  
sopimuspuolelle tehdyllä kirjallisella ilmoituksella yksi  
tai useampi lentoyhtiö harjoittamaan sovittua liikennettä  
määrätyillä reiteillä.

2. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa tällainen ilmoitus tai muuttaa sitä.

3. Saadessaan tällaisen kirjallisen ilmoituksen toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten on viipymättä, jollei tämän artiklan 4 ja 5 kappaleista muuta johdu, myönnettävä nimetyille lentoyhtiöille asianomaiset liikenneluvat.

4. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä osittamaan, että se kykenee täyttämään ne ehdot, jotka lait ja määräykset mainittujen viranomaisten normaalisti ja kohtuullisesti soveltamina asettavat kansainväliselle lentoliikenteelle Chicagon yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

5. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä hyväksymästä lentoyhtiön nimeäminen tai kieltäytyä myöntämästä tämän artiklan 3 kappaleessa tarkoitettua liikennelupaa, aina kun mainittu sopimuspuoli ei ole vakuuttunut siitä, että näiden lentoyhtiöiden pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille.

6. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennelupa, se voi aloittaa sovitun liikenteen harjoittamisen milloin tahansa, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä.

#### 4 artikla

##### LIIKENNELUVAN PERUUTTAMINEN TAI SEN KÄYTÖN LYKKÄÄMINEN

1. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisilla on oikeus peruuttaa liikennelupa tai kieltää toistaiseksi toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kappaleessa lueteltuja oikeuksia tai asettaa tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja näiden oikeuksien käytölle:

- a) aina jos ne eivät ole vakuuttuneita siitä, että tämän lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille tai
- b) jos tämä lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen lakeja ja/tai määräyksiä tai
- c) jos lentoyhtiö muutoin ei liikennöi tässä sopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kappaleessa mainittu peruuttaminen, keskeyttäminen tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten uusien rikkomisten estämiseksi, tätä oikeutta käytetään vain sen jälkeen, kun on neuvoteltu toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa viidentoista



(15) päivän kuluessa siitä, kun neuvottelupyyntö on esitetty.

5 artikla

VAPAUTUS VEROISTA, TULLEISTA JA MUISTA MAKSUISTA

1. Toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat ilma-alukset samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet sekä ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juomat ja tupakka) ovat vapaat kaikista veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle, edellyttäen että tällaiset varusteet, varaosat, tarvikkeet ja varastot jäävät ilma-alukseen siksi kunnes ne viedään edelleen maasta tai käytetään tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa lennoilla mainitun alueen yläpuolella.

2. Kummankin sopimuspuolen lakien ja määräysten mukaisesti tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat myös vapaat:

a) sopimuspuolen alueella kohtuullisissa rajoissa ilma-alukseen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta suuntautuvalla lennolla,

b) sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten toisen sopimuspuolen alueelle tuomat varaosat, mukaan lukien moottorit, ja

c) sopimuspuolen alueelle tuodut tai siellä varastoitavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä siinäkin tapauksessa, että niitä on määrää käyttää lennettäessä sen sopimuspuolen alueen yläpuolella olevalla matka- osuudella, jonka alueella ne on otettu alukseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettu tavara voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varusteet ja varaosat, saa purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän sopimuspuolen tulliviranomaisten luvalla. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai niiden osalta muutoin menettellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Tarvittavat lentoyhtiön asiakirjat kuten aikataulut,

lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön käyttöön ja tuotu toisen sopimuspuolen alueelle, ovat vapaat veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista samankaltaisista maksuista kummankin sopimuspuolen lakien ja määräysten mukaisesti.

6 artikla  
LAKIEN JA MÄÄRÄYSTEN SOVELTAMINEN

1. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle tai lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten käyttöä ja lentoa mainitun alueen sisällä, tulee soveltaa toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-aluksiin ja niiden tulee noudattaa näitä lakeja ja määräyksiä saapuessaan ensin mainitun sopimuspuolen alueelle tai lähtiessään sieltä ja ollessaan sen alueella.

2. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat matkusta-jien, miehistön, matkatavaroiden, rahdin ja postin tuloa sen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahantuloa, maastalähtöä, maastamuuttoa, maahanmuuttoa, tullia, valuuttaa, terveydenhoitoa ja karanteenia koskevat muodollisuudet, sovelletaan toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, matkatavaroihin, rahtiin ja postiin niiden ollessa ensin mainitun sopimuspuolen alueella.

7 artikla  
SUORA KAUTTAKULKULIIKENNE

1. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevia matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja postia, joita ei siirretä lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa alistaa muuhun kuin yksinkertaiseen tarkastukseen, paitsi silloin kun on kyse turvatoimista väkivallantekojä, ilmarosvoutta ja huumausaineiden salakuljetusta vastaan.

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

8 artikla  
KAUPALLINEN TOIMINTA

1. Sopimuspuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella, siellä voimassa olevien lakien ja määräysten puitteissa, kyseisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

2. Sopimuspuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus myydä ilmakuljetuspalveluja omia kuljetusasiakirjojaan käyttäen kummankin sopimuspuolen alueella joko suoraan tai asiamiehen välityksellä millä tahansa valuutalla. Sopimuspuoli ei saa rajoittaa toisen sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden oikeutta edistää ja myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

#### 9 artikla

#### TODISTUSTEN JA LUPAKIRJOJEN TUNNUSTAMINEN

1. Sopimuspuolen tulee tunnustaa toisen sopimuspuolen antamat tai laillistamat lentokelpoisuustodistukset, kompetenssitodistukset ja lupakirjat laillisiksi niiden voimassaoloaikana edellyttäen, että ne vaatimukset, joiden nojalla nämä todistukset tai lupakirjat on annettu tai laillistettu, vastaavat niitä vähimmäisvaatimuksia, jotka voidaan aika ajoin vahvistaa Chicagon yleissopimuksen mukaisesti, tai ylittävät ne.

2. Kumpikin sopimuspuoli varaa kuitenkin itselleen oikeuden olla tunnustamatta lailliseksi toisen sopimuspuolen tai toisen valtion sen omille kansalaisille myöntämiä tai laillistamia kompetenssitodistuksia ja lupakirjoja sen oman alueen yli lentämistä varten.

#### 10 artikla

#### KAPASITEETTIMÄÄRÄYKSET

1. Sopimuspuolten nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä millä tahansa tämän sopimuksen liitteessä määritellyllä reitillä.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä kummankin sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden tulee ottaa huomioon toisen sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden edut siten, ettei viimeksi mainittujen liikennöimistä samoilla reiteillä tai niiden osilla tarpeettomasti vaikeuteta.

3. Sopimuspuolten nimettyjen lentoyhtiöiden tarjoaman sovittuun liikenteeseen päätarkoituksena on sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka kalustoa kohtuullisesti kuormittaen täyttää lentoyhtiön tai lentoyhtiöt nimenneen sopimuspuolen alueelta tulevat ja sinne suuntautuvat nykyiset ja kohtuudella arvioitavissa olevat matkustajien ja rahdin kuljetustarpeet, posti mukaan lukien.

4. Oikeutta ottaa tai jättää sovitussa liikenteessä kolmansiin maihin suuntautuvaa ja niistä tulevaa kansainvälistä liikennettä tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä olevilla yhdellä tai useammalla paikakunnalla tulee käyttää kansainvälisen lentoliikenteen säännönmukaisen kehittämisen yleisperiaatteiden mukaisesti ja noudattaen sitä yleisperiaatetta, että kapasiteetin

tulisi olla suhteessa:

- a) lähtömaan ja liikenteen lopullisten kohdemaiden väli-  
seen liikennetarpeeseen,
- b) lentoreitin kauttakulkuliikenteen tarpeeseen ja
- c) sen alueen liikennetarpeeseen, jonka kautta lentoyhtiö  
liikennöi otettuaan ensin huomioon paikallisen ja  
alueellisen liikenteen.

11 artikla  
LIIKENNEOHJELMIEN HYVÄKSYMINEN

1. Sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön tulee toimittaa liikenneohjelmansa (koskien kesä- ja talviliikennekausia) toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kuusikymmentä (60) päivää ennen liikenteen aloittamista. Ohjelman tulee sisältää erityisesti aikataulut, lentovuorojen lukumäärä ja käytettävät lentokonetyypit. Ilmailuviranomaisten tulee ilmoittaa päätöksensä niille toimitetuista liikenneohjelmista kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä päivästä, jona asianomainen lentoyhtiö on toimittanut ohjelmansa hyväksyttäväksi.

2. Sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön tulee toimittaa liikenneohjelmansa jokainen muutos samoin kuin lupapyyntö suorittaa lisälentoja toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ilmailuviranomaisten tulee käsitellä tällaiset muutos- tai lisälentopyyntö viipymättä.

12 artikla  
TARIFFIT

1. Sovitun liikenteen tariffit on vakiinnutettava kohtuulliselle tasolle kiinnittäen asianmukaista huomiota kaikkiin asiaan liittyviin tekijöihin, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen voitto, liikenteen ominaispiirteet (kuten nopeutta ja matkustustiloja koskevat normit), käyttäjien etunäkökohdat ja muiden lentoyhtiöiden tariffit millä tahansa määrätyn reitin osalla. Nämä tariffit on määrättävä tämän artiklan seuraavien määräysten mukaisesti.

2. Asianomaiset nimetyt lentoyhtiöt voivat sopia tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista tariffeista kunkin määrätyn reitin osalta. Sopimus on tehtävä, mikäli mahdollista, käyttäen soveltuvaa kansainvälistä tariffien koordinaatiomekanismia. Lentoyhtiöiden väliset neuvottelut eivät kuitenkaan ole ehdoton edellytys tariffien hyväksyttäväksi jättämiselle ja vahvistamiselle.

3. Tariffi on jätettävä kummankin sopimuspuolen ilmailuvi-

ranmaisten hyväksyttäväksi vähintään kuusikymmentä (60) päivää (tai molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaisten mahdollisesti sopimaa lyhyempää määräaikaa) ennen sen suunniteltua käyttöönottoa.

4. Jommankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat milloin tahansa nimenomaisesti hyväksyä ehdotetun tariffin. Mikäli tällaista hyväksymistä ei saada, sopimuspuolen ilmailuviranomaisten katsotaan hyväksyneen tariffin, mikäli tämän sopimuspuolen ilmailuviranomaiset eivät kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tariffin jättämissäpäivästä ole kirjallisesti ilmoittaneet toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille vastustavansa ehdotettua tariffia. Mikäli kuitenkin jommankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset kirjallisesti ilmoittavat vastustavansa tariffia, ilmailuviranomaiset voivat jommankumman pyynnöstä yrittää määrätä tariffin sopimuksella.

5. Jos ilmailuviranomaiset eivät kykene määräämään tariffia tämän artiklan 4 kappaleen määräysten mukaisesti, voidaan erimielisyys jommankumman pyynnöstä ratkaista tämän sopimuksen 19 artiklan määräysten mukaisesti.

6. Tämän artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tariffi jää voimaan, kunnes se korvataan uudella tämän artiklan määräysten mukaisesti määrätyllä tariffilla. Jolleivät sopimuspuolten ilmailuviranomaiset muusta sovi, tariffin voimassaoloaika ei saa jatkaa tämän kappaleen nojalla kahtatoista (12) kuukautta pidemmäksi ajaksi siitä päivästä lukien, jona sen voimassaolo muutoin olisi lakannut.

#### 13 artikla REILU KILPAILU

1. Kummankin sopimuspuolen nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet osallistua tämän sopimuksen alaiseen kansainväliseen ilmajetustoitukseen.

2. Sopimuspuolen tulee tarvittaessa ryhtyä kaikkiin asianmukaisiin toimivaltansa sallimiin toimiin poistaakseen kaikenlaiset syrjinnän tai epäreilun kilpailun harjoittamisen muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen sopimuspuolen yhden tai useamman nimetyn lentoyhtiön kilpailuasemaan.

#### 14 artikla LIKENNÖIMISMAKSUT

1. Toisen sopimuspuolen alueellaan toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön ilma-alukselle määräämät maksut lentotaseiden ja muiden ilmailulaitteiden käytöstä eivät saa olla korkeammat kuin ensin mainitun sopimuspuolen kansallisen lentoyhtiön samanlaista kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavalle ilma-alukselle määrättyt maksut.

2. Kummankin sopimuspuolen tulee tukea toimivaltaisten laskutusviranomaistensa sekä palveluja ja laitteita käytävien nimettyjen lentoyhtiöiden välisiä neuvotteluja ja, mikäli mahdollista, lentoyhtiöiden neuvotteluja edustajajärjestöjen välityksellä.

15 artikla  
TULOJEN SIIRTÄMINEN

1. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toisen sopimuspuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeuden vapaasti siirtää vaihdettavissa valuutoissa ne tuloylijäämät, jotka asianomaiset nimetyt lentoyhtiöt ovat ansainneet ensinmainitun sopimuspuolen alueella matkustajien, matkatavaran, rahdin ja postin kuljettamisesta yhdessä tai erikseen sekä muista ilmakuljetukseen liittyvistä toimista saamansa tuloylijäämät kummankin sopimuspuolen voimassa olevien asianomaisten valutanvaihtoa koskevien määräysten mukaisesti.

2. Siirrot on tehtävä viipymättä siirtohetkellä voimassa olevien valutan markkinakurssien mukaisesti eikä niihin saa soveltaa tavanomaisia pankkimaksuja ja toimenpiteitä lukuun ottamatta mitään maksuja, rajoituksia tai määräyksiä.

16 artikla  
TIEDOTUS JA TILASTOINTI

Sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee toimittaa toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille heidän pyynnöstään sellaisia määräaikaista tai muita tilastotietoja, joita saatetaan kohtuudella tarvita ensin mainitun sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden sovitun liikenteen kapasiteetin arvioimiseksi. Tällaisten tietojen tulee sisältää tietoja sellaisten lentoyhtiöiden harjoittaman liikenteen määrästä koko sovitussa liikenteessä tai sen osalla.

17 artikla  
LENTOLIIKENTEN TURVAAMINEN

1. Kansainvälisen oikeuden mukaisten oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat, että niiden keskinäiset velvollisuudet suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on erottamaton osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainvälisoikeudellisia yleisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan sopimuspuolten tulee toimia erityisesti Tokiossa 14. päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevan yleissopimuksen, Haagissa 16. päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitetun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen sekä Montrealissa 23. päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

2. Sopimuspuolten tulee pyydettyä antaa toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja muiden tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuslaitteiden turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan estämiseksi.

3. Sopimuspuolten tulee toimia Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti, jotka on otettu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi, siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ovat sopimuspuoliin sovellettavissa; niiden tulee vaatia, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät tai sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolten alueella, sekä niiden alueella olevien lentokenttien pitäjät toimivat näiden lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että tällaisten ilma-alusten käyttäjien voidaan edellyttää noudattavan edellä 3 kappaleessa tarkoitettuja toisen sopimuspuolen vaatimia ilmailun turvamääräyksiä ilma-aluksen saapuessa tämän toisen sopimuspuolen alueelle, sieltä lähtiessä tai siellä ollessa. Kummankin sopimuspuolen tulee taata, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin sopimuspuolen on myös harkittava myönteisesti toisen sopimuspuolen pyyntöä ryhtyä kohtuullisiin erityisturvatoimiin tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laiton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, sopimuspuolten tulee avustaa toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

#### 18 artikla NEUVOTTELUT

Kummankin sopimuspuolen tarkoituksena on järjestää aika ajoin sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisiä neuvotteluja, joiden tavoitteena on varmistaa läheinen yhteistyö kaikissa tämän sopimuksen määräysten toimeenpanoon ja asianmukaiseen noudattamiseen vaikuttavissa asioissa.

19 artikla  
ERIMIELISYYKSIEN SOVITTELU

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

2. Jos sopimuspuolet eivät pääse sovintoon neuvotteluteitse, ne voivat sopia erimielisyyden saattamisesta jonkun henkilön tai jonkin toimielimen ratkaistavaksi; jos näin ei sovita, erimielisyys tulee jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä alistaa kolmijäsenisen välimiesoikeuden ratkaistavaksi, johon kumpikin sopimuspuoli nimeää yhden välimiehen ja nämä kaksi näin nimettyä nimeävät kolmannen. Kummankin sopimuspuolen on nimettävä välimies kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun se on diplomaattiteitse vastaanottanut toiselta sopimuspuolelta pyynnön ratkaista erimielisyys välimiesoikeuden avulla, ja kolmas välimies on nimettävä tätä seuraavien kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Ellei jompikumpi sopimuspuoli nimeä välimiestä määräajan kuluessa, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston presidentti voi jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä tarvittaessa nimetä välimiehen tai välimiehet. Joka tapauksessa kolmannen välimiehen tulee olla kolmannen valtion kansalainen ja toimia välimiesoikeuden puheenjohtajana.

3. Sopimuspuolten tulee noudattaa tämän artiklan 2 kappaleen mukaan tehtyä ratkaisua.

4. Kumpikin sopimuspuoli vastaa oman välimiehensä ja tämän edustuksesta välimiesmenettelyssä aiheutuvista kustannuksista. Puheenjohtajan kustannuksista ja muista kuluista vastaavat tavallisesti molemmat sopimuspuolet yhtä suurelta osalta. Välimiesoikeus voi kuitenkin päätöksessään määrätä, että toinen sopimuspuoli vastaa suuremmasta osasta kustannuksia.

5. Sikäli ja niin kauan kuin jompikumpi sopimuspuoli tai jommankumman sopimuspuolen nimetty lentoyhtiö ei noudata tämän artiklan 3 kappaleen määräyksiä, toinen sopimuspuoli voi rajoittaa tämän sopimuksen perusteella myönnettyä oikeutta tai peruuttaa sen.

20 artikla  
MUUTOKSET

1. Jos jompikumpi sopimuspuoli pitää toivottavana jonkin tämän sopimuksen määräyksen muuttamista, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin sopimuspuolen



oikeudellisia menettelytapoja noudattaen ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Tämän artiklan 1 kappaleen määräysten estämättä ainoastaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella ja ne tulevat voimaan, kun ne on vahvistettu diplomaattisten noottien vaihdolla.

#### 21 artikla SOPIMUKSEN IRTISANOMINEN

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

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

#### 22 artikla MONENVÄLISET YLEISSOPIMUKSET

Jos monenvälinen ilmailua koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin sopimuspuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 18 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

#### 23 artikla REKISTERÖINTI ICAO:SSA

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

#### 24 artikla VOIMAANTULO

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun sopimuspuolet ovat diplomaattitietse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

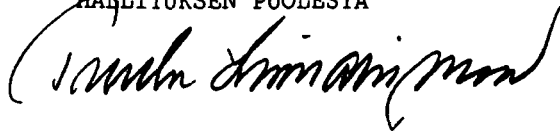
Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet omien hallitustensa asianmukaisesti tehtävään valtuuttamina ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

TEHTY *Soulissa* 12. päivänä marraskuuta 1996 kahtena alkuperäiskappaleena korean, suomen ja englannin kielillä kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaisia. Tulkintaerimielisyyksien sattuessa noudatetaan englanninkielistä tekstiä.

KOREAN TASAVALLAN  
HALLITUKSEN PUOLESTA



SUOMEN TASAVALLAN  
HALLITUKSEN PUOLESTA



LIITE

1. Reitit, joita Korean nimeämä yksi tai useampi lentoyhtiö voi liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat Suomesta edelleen</u>
Paikat Koreassa	Kaksi (2) paikkaa	Paikat Suomessa	Kaksi (2) paikkaa

2. Reitit, joita Suomen nimeämä yksi tai useampi lentoyhtiö voi liikennöidä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Määräpaikat</u>	<u>Paikat Koreasta edelleen</u>
Paikat Suomessa	Kaksi (2) paikkaa	Paikat Koreassa	Kaksi (2) paikkaa

Huomautukset:

1) Molempinen sopimuspuolten nimetyt lentoyhtiöt voivat kaikilla tai joillakin lennoillaan jättää pois minkä tahansa välillä olevan ja/tai määräpaikasta edelleen olevan paikan tai paikat, edellyttäen että sovittu liikenne näillä reiteillä alkaa asianomaisessa maassa olevasta lähtöpaikasta tai lähtöpaikoista.

2) Korean tasavallan ja Suomen tasavallan ilmailuviranomaiset voivat vapaasti valita ja muuttaa jokaista yllä mainittua välillä olevaa ja määräpaikasta edelleen olevaa paikkaa, mutta ainoastaan paikkojen yhdistämistarkoituksessa.

3) Viidennen vapauden liikenneoikeuksia välillä oleviin paikkoihin/paikoista ja määräpaikoista edelleen oleviin paikkoihin/paikoista voidaan harjoittaa ainoastaan, jos siitä on tehty sopimus molempien ilmailuviranomaisten välillä.

PÖYTÄKIRJA

Allekirjoittaessaan Korean tasavallan hallituksen ja Suomen tasavallan hallituksen välisen lentoliikennesopimuksen allekirjoittaneet ovat sopineet seuraavasta määräyksestä, joka on tämän sopimuksen erottamaton osa.

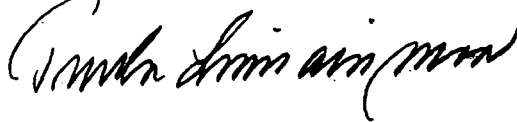
Tämän sopimuksen 5 ja 15 artiklan soveltamisen osalta kummankin sopimuspuolen tulee myöntää toisen sopimuspuolen nimetyille lentoyhtiöille oikeudenmukainen ja yhtäläinen kohtelu, joka on yhtä suotuisa kuin sen kansallisille lentoyhtiöilleen tai minkään kolmannen osapuolen lentoyhtiöille on myöntämä kohtelu sen mukaan, kumpi on suotuisampi toisen sopimuspuolen nimetyille lentoyhtiöille.

Tehty *Soulissa* 12. päivänä marraskuuta 1996 kahtena korean-, suomen- ja englanninkielisenä kappaleena kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaisia. Tulkintakerimielisyyksien sattuessa noudatetaan englanninkielistä tekstiä.

KOREAN TASAVALLAN  
HALLITUKSEN PUOLESTA



SUOMEN TASAVALLAN  
HALLITUKSEN PUOLESTA



**대한민국 정부와 핀란드공화국 정부간의  
항공업무협정**

대한민국 정부와 핀란드공화국 정부(이하 “체약당사자”라 한다)는,

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

각자의 영역간 및 그 이원의 정기 항공업무를 개설하고 운영하기 위하여 상기 협약에 부합되고 이를 보충하는 협정의 체결을 희망하여,

다음과 같이 합의하였다.

제 1 조  
정 의

1. 문맥에 따라 달리 해석되지 아니하는 한, 이 협정의 목적상,
  - 가. “시카고협약”이라 함은 1944년 12월 7일 시카고에서 서명을 위하여 개방된 국제민간항공협약을 말하며, 또한 동 협약 제90조의 규정에 의하여 채택된 부속서와 동 협약 제90조 및 제94조에 의한 부속서 또는 협약의 개정중 양 체약당사자에 유효한 것을 포함한다.
  - 나. “항공당국”이라 함은 대한민국의 경우에는 건설교통부, 핀란드 공화국의 경우에는 민간항공국 또는 양국 공히 상기 항공당국에 의하여 현재 행사되는 기능을 수행하는 권한을 부여받은 다른 개인 또는 기관을 말한다.
  - 다. “지정항공사”라 함은 이 협정 제3조에 따라 지정받고 운영 허가를 받은 항공사를 말한다.
  - 라. “영역”·“항공업무”·“국제항공업무”·“항공사” 및 “비운수 목적착륙”이라 함은 시카고협약 제2조 및 제96조에서 각기 부여된 의미를 말한다.

- 마. “운임”이라 함은 여객, 수하물 및 화물(우편물은 제외)의 수송을 위하여 지불되는 요금을 말하며, 이러한 운송과 관련하여 제공되거나 얻을 수 있게 되는 중요한 추가이익, 여객수송용 항공권 판매와 화물수송에 따른 이와 유사한 거래에 따라 지불되는 수수료를 포함한다. “운임”은 또한 운송 가격 및 수수료 지불에 적용되는 조건을 포함한다.
- 바. “부속서”라 함은 이 협정의 부속서 또는 이 협정 제20조의 규정에 의하여 개정된 부속서를 말한다. 부속서는 이 협정의 불가분의 일부를 이루며, 협정이라고 할 때에는 달리 명시적으로 규정된 경우를 제외하고는 부속서를 포함한다.

2. 이 협정 각 조문의 제목은 단지 참고를 위하여 부여된 것이다.

## 제 2 조 운수권의 부여

- 1. 각 계약당사자는 타방 계약당사자의 국제항공업무와 관련하여 다음의 권리를 동 타방 계약당사자에게 부여한다.
  - 가. 계약당사자의 영역을 통과하는 무착륙 비행
  - 나. 계약당사자의 영역안에서의 비운수목적의 착륙
  
- 2. 각 계약당사자는 이 협정 부속서에 규정된 노선에서의 국제항공업무를 운영할 수 있도록 타방 계약당사자에 대하여 협정에 규정된 권리를 부여한다. 이러한 업무 및 노선은 이하에서 각각 “합의된 업무” 및 “특정노선”이라 한다. 특정노선에서의 합의된 업무를 운영함에 있어, 각 계약당사자에 의해 지정된 항공사들은 이 조 제1항에 규정된 권리의외에 여객, 화물 및 우편물을 개별적으로 또는 혼합하여 적재하거나 하륙하기 위하여 타방 계약당사자의 영역내인 부속서의 노선상의 제지점에서 착륙할 권리를 가진다.

3. 이 조 제2항의 어떠한 규정도 유상 또는 전세로 타방 계약당사자의 영역 안의 다른 지점을 목적지로 하는 여객·화물 또는 우편물을 동 타방 계약당사자의 영역 안에서 적재할 수 있는 권리를 일방 계약당사자의 지정항공사에게 부여하는 것으로 간주되지 아니한다.

### 제 3 조

#### 항공사의 지정

1. 각 계약당사자는 특정노선에서 합의된 업무를 운영할 목적으로 타방 계약당사자에 대하여 1개 또는 복수의 항공사를 서면으로 지정할 권리를 가진다.

2. 각 계약당사자는 이러한 지정을 철회하거나 변경할 권리를 가진다.

3. 타방 계약당사자의 항공당국은 이러한 서면 지정을 접수하는 즉시 이 조 제4항 및 제5항의 규정에 따를 것을 조건으로 하여 동 지정항공사에 대하여 지체없이 적절한 운항허가를 부여한다.

4. 일방 계약당사자의 항공당국은 타방 계약당사자에 의해 지정된 항공사로 하여금 동 항공당국이 시카고협약의 제규정에 따라 국제항공업무의 운영에 통상적으로 그리고 합리적으로 적용되는 법령에 의하여 규정된 조건들을 동 지정 항공사가 이행할 능력이 있음을 입증하도록 요구할 수 있다.

5. 각 계약당사자는 지정항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사를 지정하는 계약당사자 또는 동 계약당사자의 국민에 속하여 있음을 확신하지 못하는 경우에는, 이 조 제3항에 규정된 항공사 지정의 수락 또는 운항허가의 부여를 거부할 권리를 가진다.



6. 이 조의 규정에 따라 지정되고 운항이 허가된 항공사는 이 협정의 모든 적용가능한 규정을 준수한다는 조건하에 언제든지 합의된 업무의 운영을 시작할 수 있다.

#### 제 4 조

##### 운항허가의 취소 및 정지

1. 각 계약당사자의 항공당국은 다음의 경우 운항허가를 취소하거나 타방 계약당사자에 의하여 지정된 항공사가 이 협정 제2조 2항에 규정된 권리를 행사하는 것을 정지하거나 이러한 권리행사에 필요한 것으로 간주되는 조건을 부과할 권리를 가진다.

가. 항공사의 실질적 소유와 실효적 지배가 동 항공사를 지정하는 계약 당사자 또는 동 계약당사자의 국민에게 속하여 있음을 확신하지 못하는 경우

나. 상기 권리를 부여하는 계약당사자의 법령을 항공사가 준수하지 못하는 경우

다. 항공사가 달리 이 협정에 규정된 조건을 준수하지 못하는 경우

2. 제1항에 규정된 즉각적인 취소·정지 또는 조건의 부과가 더 이상의 법령침해를 방지하기 위하여 필요 불가결하지 아니하는 한, 이러한 권리는 단지 타방 계약당사자의 항공당국과의 협의후에만 행사된다. 이러한 협의는 협의를 요청한 날로부터 15일 이내에 개시된다.

## 제 5 조

### 관세 및 유사부과금의 면제

1. 일방 계약당사자의 지정항공사에 의하여 국제항공업무에 운영되는 항공기와 동 항공기에 적재된 정규장비·예비부품·연료 및 윤활유 공급품과 항공기 저장품(식품·음료 및 담배 포함)은 타방 계약당사자의 영역에의 도착시, 통 장비와 예비부품, 공급품 및 저장품이 재반출될 때까지 항공기에 적재되어 있거나, 동 타방 계약당사자의 상공비행에서 사용 또는 소비되는 경우에는 모든 조세, 관세, 검사료 및 기타 유사한 부과금으로 면제된다.

2. 제공된 용역에 상응하는 부과금을 제외하고는, 각 계약당사자의 유효한 법령에 의하여 다음 경우에도 이 조 제1항에 언급된 조세·관세·검사료 및 부과금이 면제된다.

- 가. 합리적인 범위안에서, 타방 계약당사자 지정항공사의 국제항공 업무에 종사하는 외국행 항공기상에 사용될 목적으로 일방 계약 당사자 영역안에서 적재된 항공기 저장품
- 나. 타방 계약당사자 지정항공사가 국제항공업무에 사용하는 항공기의 정비 또는 보수를 위하여 일방 계약당사자의 영역으로 반입하는 엔진등의 예비부품
- 다. 연료, 윤활유 및 소모성 기술공급품이 적재된 계약당사자 영역 상공의 운항구간에 사용되기 위한 경우를 포함하여 타방 계약 당사자의 지정항공사의 국제항공업무에 사용하기 위하여 일방 계약당사자의 영역에 반입되거나 공급되는 연료, 윤활유 및 소모성 기술공급품

3. 이 조 제2항에 규정된 물품은 세관의 감시 또는 통제에 따라 보관되도록 요구될 수 있다.

4. 일방 계약당사자의 지정항공사 항공기상에 일반적으로 탑재되는 정규 항공장비·물품·공급품 및 예비부품은 타방 계약당사자 세관당국의 허가가 있는 경우에 한하여 동 타방 계약당사자의 영역안에 하륙될 수 있다. 그러한 경우 동 장비·물품·공급품 및 예비부품은 재반출되거나 세관규정에 따라 달리 처분되는 때까지 상기 세관당국의 감시하에 놓여질 수 있다.

5. 일방 계약당사자의 지정항공사가 사용하기 위하여 타방 계약당사자의 영역안으로 반입한 비행시간표, 탑승권 및 항공화물 운송장 등의 항공 필요 서류는 각 계약당사자의 법령규정에 따라 조세·관세·검사료 및 기타 유사 부과금으로부터 면제된다.

## 제 6 조

### 법령의 적용

1. 국제항공업무에 종사하는 항공기의 자국영역에의 입출국 또는 자국 영역내 운항 및 항행을 규율하는 일방 계약당사자의 법령은 타방 계약당사자 지정항공사의 항공기에 적용되며, 또한 동 항공기는 전기 계약당사자의 영역에의 입·출국시 및 체류중에 동 법령을 준수하여야 한다.

2. 여객·승무원·수하물·화물 또는 우편물의 자국영역에의 입국·체류 또는 출국을 규율하는 입출국·이민·세관·통화·의료 및 검역조치의 절차와 같은 일방 계약당사자의 법령은 타방 계약당사자 지정항공사의 항공기가 전기 계약당사자의 영역안에 있는 동안 동 항공기에 의하여 운송되는 여객·승무원·수하물·화물 및 우편물에 적용된다.

## 제 7 조

### 단순 통과

1. 일방 계약당사자의 영토를 단순 통과하는 여객·수하물·화물 및 우편물은 단순 경유목적을 위하여 마련된 공항내 지역을 이탈하지 않는 경우 폭력 행위, 항공기 납치, 마약 밀수에 대한 안전조치가 필요한 경우를 제외하고는 **관할한** 검사만을 받는다.

2. 일방 계약당사자의 영역을 단순 통과하는 수하물, 화물 및 우편물은 조세, 관세 및 입·출국시 제공된 용역에 대한 대가가 아닌 수수료 및 기타 부과금으로부터 면제된다.

## 제 8 조

### 상업 활동

1. 각 계약당사자의 지정항공사는 타방 계약당사자의 영역내에서 동 계약당사자의 법령이 정하는 바에 따라 동 지정항공사가 필요로 하는 사무실과 행정·상업 및 기술 요원을 유지할 수 있다.

2. 계약당사자의 지정항공사는 계약당사자 쌍방의 영역내에서 직접 또는 대리인을 통하여 어떤 통화로든 자사의 운송서류에 의한 항공운송을 자유로이 판매할 수 있다. 각 계약당사자는 타방 계약당사자 지정항공사가 그러한 운송을 판매하거나, 판매를 촉진하는 권리를 제한하거나 어떤 개인이 그러한 운송을 구매하는 권리를 제한하지 아니한다.

## 제 9 조

### 증명서 및 면허증의 인정

1. 일방 계약당사자에 의하여 발급되거나 유효한 것으로 인정되는 감항 증명서·자격증명서 및 면허증은 그 유효기간 동안 타방 계약당사자에 의하여 유효한 것으로 인정된다. 단 전기의 증명서 또는 면허증을 발급하거나 또는 유효하다고 인정한 요건은 시카고협약에 따라 수시 설정되는 최저표준 또는 그 이상이어야 한다.

2. 그러나, 각 계약당사자는 자국 영역의 비행목적상 타방 계약당사자 또는 그 밖의 다른 국가에 의하여 자국 국민에게 부여되었거나 자국 국민을 위하여 유효한 것으로 인정된 자격증명서 및 면허증을 유효한 것으로 인정하지 아니할 권리를 유보한다.

## 제 10 조

### 수송력 규정

1. 계약당사자의 지정항공사는 이 협정의 부속서상에 규정된 모든 노선에서 합의된 업무를 운영함에 있어서 공평하고 균등한 기회가 부여된다.

2. 합의된 업무를 운영함에 있어, 각 계약당사자의 지정항공사는 타방 계약당사자의 지정항공사가 동일 노선의 전부 또는 일부구간에서 제공하는 업무에 부당한 영향을 미치지 아니하도록 동 지정항공사들의 이익을 고려한다.

3. 각 계약당사자의 지정항공사에 의하여 제공되는 합의된 업무는 동 항공사를 지정한 계약당사자의 영역을 출발지점 또는 목적지점으로 하는 현재 및 금후 합리적으로 예측되는 여객, 화물 및 우편물의 운송수요에 적합한 수송력을 합리적인 적재율로 공급하는 것을 일차적 목표로 한다.

4. 이 협정의 부속서에 규정된 노선상의 제3국을 목적지점 또는 출발지점으로 하는 국제교통량을 합의된 업무과정에서 적재 또는 하륙하는 권리는 국제항공운송의 질서있는 발전에 부합되게 행사되어야 하며, 수송력이 다음사항과 연계되도록 행사되어야 한다.

가. 출발지 국가와 최종 목적지 국가간의 운송수요

나. 통과운항수요

다. 지방적, 지역적 항공업무를 고려한 항공사가 통과하는 지역의 운송수요

## 제 11 조

### 운송계획의 승인

1. 일방 계약당사자의 지정항공사는 운항계획 (하절기 및 동절기 운항 계획)을 운항재시 최소 60일전까지 타방 계약당사자의 항공당국에 승인을 받기 위하여 제출한다. 동 운항계획은 특히 시간표, 운항회수 및 사용될 항공기종을 포함한다. 항공당국은 관계항공사가 운항계획을 제출한 후 30일 이내에 동 운항 계획에 대한 허가여부를 결정한다.

2. 일방 계약당사자에 의하여 지정된 항공사의 추가운항을 위한 허가 신청과 운송계획의 변경은 타방 계약당사자의 항공당국에 승인을 위해 제출된다. 이러한 변경 및 추가운항 신청은 항공당국에 의해 신속히 처리된다.

## 제 12 조

### 운 입

1. 모든 합의된 업무에 관한 운입은 운영비·적정이윤·업무의 특성(속도 및 편의 시설의 수준등), 사용자의 이익 및 특정노선의 일정구간에서의 다른 항공사의 운입을 포함한 모든 관련요소를 적절히 고려하여 합리적 수준에서 결정된다. 이러한 운입은 본조의 다음 규정에 따라 결정된다.

2. 이 조 제1항에 규정된 운입은 각각의 특정노선에 관하여 관련 지정 항공사들간에 합의될 수 있다. 이러한 합의는 가능한 한 적절한 국제운입 조정기구를 통하여 이루어진다. 그러나 항공사간 협의는 운입의 신청 및 확정에 있어서 필수적 요건은 되지 아니한다.

3. 운입은 최소한 동 운입시행예정일 60일(또는 쌍방 항공당국이 합의할 경우, 그 보다 짧은 기간)이전에 양 계약당사자의 항공당국에 승인을 위하여 제출된다.

4. 각 운입안에 대하여 각 계약당사자의 항공당국은 언제든지 명시적으로 승인할 수 있다. 이러한 승인이 없을 경우, 운입승인 신청을 받은 계약당사자의 항공당국이 동 접수후 30일 이내에 타방 계약당사자의 항공당국에 운입안의 불승인을 서면으로 통보하지 아니하는 한, 동 운입안은 일방 계약당사자의 항공당국에 의해 승인된 것으로 간주된다. 그러나, 일방 항공당국이 서면으로 불승인을 통보하는 경우 타방 항공당국의 요청에 의해 쌍방 항공당국은 합의에 의한 운입결정을 시도할 수 있다.

5. 항공당국이 본조 제4항의 규정에 따라 운입을 결정할 수 없는 경우, 동 분쟁은 일방 항공당국의 요청에 따라 이 협정 제19조의 규정에 의거하여 해결될 수 있다.

6. 이 조의 규정에 따라 설정된 운임은 이 조 규정에 따라 설정된 새로운 운임에 의하여 대체될 때까지는 유효하다. 그러나 계약당사자 쌍방의 항공 당국에 의하여 달리 합의되지 아니하는 한, 운임은 동 운임의 효력이 달리 종료된 날부터 12개월 이상은 이 함으로 인하여 연장되지 아니한다.

### 제 13 조

#### 공정한 경쟁

1. 쌍방 계약당사자의 지정항공사는 이 협정에 의한 국제항공운송에 참여 함에 있어 공정하고 균등한 기회가 보장된다.

2. 각 계약당사자는 필요한 경우 타방 계약당사자 지정항공사의 경쟁력에 불리한 영향을 미치는 모든 형태의 차별조치 또는 불공정 경쟁관행을 제거하기 위하여 권한범위내의 모든 적절한 조치를 취한다.

### 제 14 조

#### 사 용 료

1. 일방 계약당사자의 영토내에서 타방 계약당사자 지정항공사의 항공기가 공항 및 기타 항공관련 시설의 사용에 대한 대가로 부과되는 요금은 유사한 국제 항공업무에 종사하는 동 계약당사자의 국적항공사 소속 항공기에 부과되는 요금 보다 높지 아니한다.

2. 각 계약당사자는 자기의 권한있는 사용료 부과당국과 용역과 시설을 이용하는 지정항공사간의 협의를 장려하며, 가능한 경우, 항공사 대표기관을 통하여 이러한 협의를 장려한다.



## 제 15 조

### 수입의 송금

1. 각 계약당사자는 타방 계약당사자의 지정항공사에 대하여 여객, 수화물, 화물 및 우편물의 개별 또는 혼합 수송 및 항공수송과 관련된 여타 활동에 기하여 전기 계약당사자의 영역내에서 취득한 수입중 경비물 제외한 초과분을 각 계약당사자의 외환규정에 따라 대환성 통화로 자유로이 송금할 권리를 부여한다.

2. 이러한 송금은 송금당시의 시장환율로 지체없이 시행되며, 일반적인 은행수수료 및 절차를 제외하고는 어떠한 수수료의 부과나 제한 또는 조건 부과도 받지 아니한다.

## 제 16 조

### 정보 및 통계자료

일방 계약당사자의 항공당국은 타방 계약당사자 항공당국의 요청이 있을 경우, 전기 계약당사자의 지정항공사에 의하여 합의된 업무에 제공되는 수송력을 검토하기 위하여 합리적으로 요구될 수 있는 정기적인 또는 그 밖의 다른 통계 자료를 동 타방 계약당사자의 항공당국에 제공한다. 이러한 자료는 합의된 업무의 전체 또는 일부구간에서 동 항공사가 수행하는 운송량에 대한 정보를 포함하여야 한다.

제 17 조

안 전

1. 국제법상의 권리와 의무에 부합하여, 계약당사자는 불법적인 간섭행위로부터 민간항공의 상호 안전보호의무가 이 협정의 불가분의 일부를 구성함을 재확인한다. 계약당사자는 국제법상의 일반적인 권리와 의무를 제한하지 아니 하면서, 특히 1963년 9월 14일 동경에서 서명된 “항공기상에서 행한 범죄 및 기타 특정행위에 관한 협약”, 1970년 12월 16일 헤이그에서 서명된 “항공기의 불법납치 억제를 위한 협약” 및 1971년 9월 23일 몬트리올에서 서명된 “민간항공의 안전에 대한 불법행위의 억제를 위한 협약”의 재규정을 준수한다.

2. 계약당사자는 민간항공기의 불법납치 행위, 항공기·여객·승무원·공항 및 항공운항시설의 안전에 반하는 기타 불법행위 및 민간항공안전에 대한 기타 모든 위협을 방지하기 위하여 요청을 받는 즉시 모든 필요한 지원을 상호 제공한다.

3. 계약당사자는 국제민간항공기구에 의하여 확립되고 협약의 부속서로 지정된 항공안전규정이 쌍방 계약당사자에 적용 가능한 한, 동 규정을 준수한다. 계약당사자는 자국 등록항공기의 운항자 또는 주 영업소나 영구 거소지가 자국 영역안에 있는 항공기 운항자 및 자국 영역안의 공항 운영자가 이러한 항공안전 규정을 준수할 것을 요구한다.

4. 각 계약당사자는 타방 계약당사자가 자국 영역으로의 입출국 또는 체류를 위하여 요구되는 상기 제3항에 규정된 항공안전규정을 항공기 운항자들이 준수하도록 요구할 수 있다는 것에 합의한다. 각 계약당사자는 탑승·적재이전 및 탑승·적재중에 항공기를 보호하고 여객·승무원·소지품·수하물·화물 및 항공기 저장품에 대한 안전검사를 수행하기 위하여 자국 영역내에서 적절한

조치가 효과적으로 취하여질 것을 보장한다. 또한 각 계약당사자는 특정위협에 대처하기 위한 합리적인 특별 안전조치와 관련한 타방 계약당사자의 어떠한 요구도 호의적으로 고려한다.

5. 민간항공기의 불법납치 사건이나 그러한 사건의 위협 또는 항공기·여객 및 승무원·공항 또는 항공운항시설의 안전에 대한 기타 불법행위가 발생하는 경우, 계약당사자는 그러한 사고 또는 사고위험을 신속하고 안전하게 종료시키기 위하여 통신 및 기타 적절한 조치불 용이하게 함으로써 상호 지원한다.

### 제 18 조 협 의

계약당사자는 이 협정의 제반규정의 이행과 만족스러운 준수에 영향을 미치는 모든 문제에 있어 긴밀한 협력을 확보하기 위하여 계약당사자의 항공 당국간에 수시로 협의한다.

### 제 19 조 분쟁의 해결

1. 이 협정의 해석 또는 적용과 관련하여 계약당사자간에 어떠한 분쟁이 발생하는 경우, 계약당사자는 우선 교섭으로 동 분쟁을 해결하도록 노력한다.

2. 계약당사자가 교섭에 의한 해결에 실패하는 경우, 동 분쟁의 결정을 위하여 계약당사자는 이것을 특정개인이나 기관에게 위임하는데 합의할 수 있다. 만약 계약당사자가 여기에 합의하지 아니하는 경우 일방 계약당사자의 요청으로 결정을 위하여 3인의 중재재판관으로 구성되는 중재재판소에 동 분쟁을 회부할 수 있다. 이 때 중재재판관은 각 계약당사자가 1인을 지명하며 제3의 중재

재판관은 상기 지명된 2인에 의하여 임명된다. 각 계약당사자는 타방 계약당사자로부터 외교경로를 통하여 분쟁의 중재를 요청하는 통보를 접수한 날로부터 60일 이내에 각각 중재재판관을 지명하며, 이후 60일 이내에 제3의 중재재판관을 지명한다. 어느 일방 계약당사자가 규정된 기간내에 중재재판관을 지명하지 못할 경우 일방 계약당사자의 요청에 따라 국제민간항공기구 이사회의 장이 필요한 일인 또는 복수의 중재재판관을 지명할 수 있다. 어떠한 경우에도 제3의 중재재판관은 제3국 국민이어야 하며 중재재판소의 장이 된다.

3. 계약당사자는 이 조 제2항에 의해 내려진 어떠한 결정도 준수한다.

4. 각 계약당사자는 자기가 지명한 중재재판관의 선임 비용 및 중재재판 절차에 있어서 자기 대표비용을 각각 부담한다. 그러나, 중재재판소는 직권으로 일방 계약당사자에게 더높은 비율의 비용부담을 명령할 수 있다.

5. 일방 계약당사자 또는 일방 계약당사자의 지정항공사가 이조 제3항의 요구조건에 따르지 아니할 경우 타방 계약당사자는 이 협정으로 인하여 부여한 어떠한 권리도 제한하거나 취소할 수 있다.

## 제 20 조

### 개 정

1. 만일 일방 계약당사자가 이 협정의 어떤 규정을 개정하는 것이 바람직하다고 판단하는 경우, 동 계약당사자는 타방 계약당사자에게 협의를 요청할 수 있다. 이러한 협의는 쌍방 계약당사자가 기간연장에 달리 합의하지 아니하는 한, 협의 요청일로부터 60일 이내에 개시한다. 이러한 협의과정에서 합의된 모든 개정사항은 각 계약당사자에 의하여 자기의 법적 절차에 따라 승인되어야 하며, 각 계약당사자가 이러한 절차가 완료되었음을 상호 통보한 날로부터 두번째 되는 달의 첫날에 발효한다.

2. 제1항의 규정에도 불구하고, 부속서에만 관련되는 개정사항은 계약 당사자의 항공당국간에 합의될 수 있으며, 이것은 외교각서 교환에 의하여 확인되는 때에 발효한다.

## 제 21 조

### 종 료

1. 일방 계약당사자는 언제든지 이 협정의 종료 결정을 서면으로 타방 계약 당사자에게 통보할 수 있다. 이러한 통보는 국제민간항공기구에 동시에 전달된다.

2. 이러한 경우 이 협정은 타방 계약당사자의 통보 접수 12개월 후에 종료한다. 타방 계약당사자에 의한 접수 확인이 없는 경우, 동 통보는 국제민간항공기구가 통보를 접수한 날부터 14일후에 접수된 것으로 본다.

## 제 22 조

### 다자간 협약

만일 일반 다자항공협약이 쌍방 계약당사자에 대하여 발효하게 되는 경우, 동 협약의 규정이 우선 적용된다. 이 협정이 상기 다자협약의 규정에 의하여 어느 정도 영향을 받는가를 결정하기 위한 협의가 이 협정 제18조에 따라 개시될 수 있다.

**제 23 조**  
**등 록**

이 협정과 이 협정의 모든 개정은 국제민간항공기구에 등록된다.

**제 24 조**  
**발 효**

이 협정은 계약당사자가 외교경로를 통하여 협정의 발효에 필요한 절차가 완료됨을 상호 통보한 날로부터 두번째되는 달의 첫날에 발효한다.

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

1996년 11월 12일 서울에서 동등히 정본인 한국어, 핀란드어 및 영어로 각 2부 작성하였다. 해석상의 상이가 있는 경우 영어본이 우선한다.

대한민국 정부를 대표하여

핀란드공화국 정부를 대표하여

## 부 속 서

1. 한국의 지정항공사에 의해 양 방향으로 운영될 노선

<u>출발지점</u>	<u>중간지점</u>	<u>목적지점</u>	<u>이원지점</u>
한국내 제지점	두개지점	핀란드내 제지점	두개지점

2. 핀란드의 지정항공사에 의해 양 방향으로 운영될 노선

<u>출발지점</u>	<u>중간지점</u>	<u>목적지점</u>	<u>이원지점</u>
핀란드내 제지점	두개지점	한국내 제지점	두개지점

- 주: 1) 노선상의 합의된 업무가 각국의 출발지점에서 시작할 경우 쌍방 계약 당사자의 지정항공사는 일부 또는 모든 비행에 있어 상기 중간지점 또는 이원지점의 경우를 생략할 수 있다.
- 2) 상기에서 언급된 각각의 중간지점 및 이원지점은 단지 노선병합의 목적을 위하여 대한민국 및 핀란드공화국의 항공당국에 자유롭게 선택되어 변경될 수 있다.
- 3) 중간지점과 이원지점에서의 제5자유운수권 행사는 쌍방 항공당국간의 합의에 의한다.

## 의 정 서

아래 서명자는 대한민국 정부와 핀란드공화국 정부간의 항공업무협정에 서명한 후, 이 협정의 불가분의 일부를 구성하는 다음 규정에 합의하였다.

이 협정 제 5조 및 제15조를 적용함에 있어서, 각 계약당사자는 타방 계약 당사자의 지정항공사에게 자국적 항공사나 제3국의 항공사에게 부여한 대우보다 불리하지 아니한 또는 공정한, 형평한 대우중 보다 유리한 대우를 부여한다.

1996년 11월 12일 서울에서 동등히 정본인 한국어, 핀란드어 및 영어로 각 2부 작성하였다. 해석상의 상이가 있는 경우 영어본이 우선한다.

대한민국 정부를 대표하여

핀란드공화국 정부를 대표하여



[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE ET LE  
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE

Le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement de la République de Finlande, ci-après dénommés les "Parties contractantes".

Etant Parties à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Désireux de conclure un accord conformément à ladite convention et ses annexes en vue de l'exploitation des services aériens entre leurs territoires et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article I. Définitions*

1. Aux fins d'application du présent accord et à moins que le contexte n'exige le contraire :

a) le terme "Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, ainsi que de toute Annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de toute modification apportée aux Annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, à condition que lesdites annexes et lesdites modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ;

b) l'expression "autorités aéronautiques" s'entend dans le cas de la République de Corée, du Ministre des Transports et dans le cas de la République de Finlande, l'administration de l'aviation civile internationale ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées actuellement aux dites autorités.

c) l'expression "entreprise aérienne désignée" désigne toute entreprise désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent accord ;

d) Les expressions "territoire", "services aériens", "services aériens internationaux", "compagnie aérienne", et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne les articles 2 et 96 de la Convention de Chicago.

e) le terme "tarif" désigne les prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages et marchandises ( à l'exclusion du courrier ), y compris toutes prestations supplémentaires importantes devant être fournies ou proposées à l'occasion des desdits transports et de la commission à verser sur la vente des billets pour le transport des personnes ou pour les transactions correspondantes pour le transport des marchandises. Il englobe également les conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission et les conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations d'agences et autres prestations auxiliaires, mais à l'exclusion des tarifs ou des conditions concernant le transport du courrier ;

f) Le terme "Annexe" signifie l'Annexe au présent Accord ou telle que modifiée conformément aux dispositions de l'article 20 du présent Accord. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et toute référence à l'Accord vise également l'Annexe sauf indication contraire ;

2. Les titres des articles du présent accord sont donnés en tant que référence.

#### *Article 2. Octroi des droits de circulation*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne l'exploitation des services aériens internationaux :

- a) Survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y faire escale
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'annexe au présent accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et les "routes indiquées". Lorsqu'elles exploitent un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits spécifiés dans le paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans la région de l'autre Partie contractante aux points de la route indiqués dans l'annexe au présent accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers en trafic international, des marchandises et du courrier, soit séparément, soit conjointement.

3. Aucune disposition au paragraphe 2 du présent Article ne sera censée conférer à une entreprise désignée par une Partie contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

#### *Article 3. Désignation des entreprises et autorisations d'exploitation*

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner par écrit à l'autre partie contractante une ou plusieurs entreprises entreprise de transport aérien habilitées à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ladite désignation.

3. Au reçu de cette désignation écrite, les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante accorderont sans retard, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, le permis d'exploitation adéquat aux entreprise désignées.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

5. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser d'accepter la désignation d'entreprises, de leur accorder l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 3 du présent

article, dès lors qu'elle n'est pas convaincue qu'une part importante de la propriété de ces entreprises et le contrôle effectif de celle-ci sont entre les mains de la Partie contractante qui les a désignées ou des ressortissants de cette Partie.

6. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus à condition qu'elle respecte toutes les dispositions applicables du présent accord.

#### *Article 4. Annulation et suspension des droits d'exploitation*

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler le permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'Article 2 du présent Accord et accordés à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires ;

a) si elle a des raisons de douter qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie ;

b) si cette entreprise ne respecte pas la législation ou la réglementation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui a accordé ces droits ; ou encore

c) si l'entreprise manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité immédiate d'annuler le permis, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer des conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent Article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante. Ces consultations commenceront dans les (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

#### *Article 5. Exemption droits de douane et autres redevances*

1. Les aéronefs exploités en service international par des entreprises désignées des parties contractantes ainsi que les articles réguliers, pièces de rechange, carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord (y compris la nourriture, les boissons et le tabac) sont exonérés des droits de douane et autres redevances quand ils atterrissent sur le territoire de l'autre Etat contractant conformément aux dispositions des lois et des règlements en vigueur dans les Etats contractants à condition que le matériel, les pièces de rechange et les provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés ou consommés par ledit aéronef sur des vols au dessus du territoire en question.

2. Sont également exonérés des mêmes droits, redevances et autres taxes mentionnés au paragraphe 1 du présent article conformément aux lois et aux règlements en vigueur dans chaque Etat contractant, à l'exception des redevances dues pour l'exécution d'une tâche :

a) Les provisions de bord chargées sur le territoire d'une Partie contractante, dans les limites raisonnables destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre partie contractante ;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée par l'autre partie contractante ;

c) Les carburants, les lubrifiants et les approvisionnements techniques introduits ou fournis sur le territoire d'une des parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international de l'autre partie contractante même si ces approvisionnements sont destinés à être employés au dessus du territoire de la partie contractante où ils ont été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements mentionnés au paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle de la douane.

4. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que les articles et provisions conservés à bord des aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ladite autre partie contractante. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conformément à la réglementation douanière.

5. Les documents nécessaires tels qu'horaires, billets et connaissements aériens destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre partie contractante sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires conformément aux dispositions des lois et des règlements de chaque Partie contractante.

#### *Article 6. Application de la législation et de la réglementation*

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire, ou la sortie de son territoire, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou aux survols desdits aéronefs dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante qui devront s'y conformer à l'entrée et à la sortie du territoire et pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le séjour, le transit ou le départ de son territoire, des passagers, des équipages, du fret et du courrier, tels que les formalités d'entrée et de sortie, d'immigration et d'émigration, de douane de devises, de santé et de quarantaine, sont applicables aux passagers, aux équipages, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de l'autre partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de la première partie contractante.

#### *Article 7. Transport de transit direct*

1. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct dans le territoire de l'une ou de l'autre partie contractante qui ne quittent pas la zone de l'aéroport affectée à cet effet, sauf dans le cas de mesures de sécurité contre les actes de violence, de piraterie aérienne et de contrebande de stupéfiants ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié.

2. Les bagages, le fret et le courrier sont exemptés de droits de douane et autres redevances similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services à l'arrivée et au départ.

*Article 8. Activités commerciales*

1. Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie contractante, dans le cadre des lois et des règlements en vigueur des bureaux et un personnel chargé des activités commerciales, opérationnelles et techniques nécessaires aux activités des entreprises concernées.

2. Chaque entreprise a le droit de vendre des titres de voyage dans les territoires des deux parties contractantes, soit directement soit par l'intermédiaire d'agents dans n'importe quelle devise. Chaque partie contractante veille à ne pas réduire le droit des entreprises de transport aérien désignées de l'autre partie contractante de promouvoir et de vendre et à des personnes d'acheter ces prestations.

*Article 9. Reconnaissance des certificats et licences*

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante sont, pendant leur période de validité, reconnus valables par l'autre partie contractante à condition que les règles suivies lors de la délivrance de ces certificats et licences soient égales ou supérieures aux normes minima qui sont établies périodiquement conformément à la Convention de Chicago.

2. Chaque partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres ressortissants ou validés pour eux par l'autre partie contractante ou par n'importe quel autre Etat.

*Article 10. Réglementation de la capacité*

1. Les entreprises désignées par les deux parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées,

2. Les entreprises désignées par chacune des Parties contractantes doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre partie afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent en totalité ou en partie sur la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge raisonnable une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur les services convenus du trafic international destiné à des pays tiers ou en provenance de ces derniers à un point ou à des points sur

les routes indiquées dans l'annexe au présent accord, est exercé conformément aux principes généraux du développement harmonieux des transports aériens internationaux et il est régi par le principe général que la capacité doit être liée :

- a) aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic ;
- b) aux exigences de l'exploitation de services long courrier ; et
- c) aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

#### *Article 11. Approbation des plans de vol*

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante soumet pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante au plus tard soixante (60) jours avant le début des services leurs programmes de vols pour la saison d'été comme pour la saison d'hiver. Ces programmes doivent indiquer en particulier les horaires, la fréquence des services, et le type d'aéronefs utilisés. Les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante communiquent leur décision sur ces projets de plans de vols dans les trente (30) jours qui suivent la date à laquelle l'entreprise de transport aérien concernée présente son plan pour approbation.

2. Toute modification des plans de vols ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploiter des vols supplémentaires sont soumises par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par une partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qui doivent y répondre rapidement.

#### *Article 12. Tarifs*

1. Les tarifs relatifs à tout service convenu sont établis à des taux raisonnables compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques des services ainsi que les tarifs appliqués par d'autres entreprises pour un tronçon quelconque des routes spécifiées. Ces tarifs seront établis conformément aux dispositions suivantes du présent article ;

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent Article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées compétentes pour chacune des routes indiquées. Un tel accord sera, si possible, réalisé en ayant recours à la procédure de tarification de l'Association du transport aérien international. Toutefois, des consultations interentreprises ne revêtent pas un caractère impératif pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, au moins soixante (60) jours avant la date proposée pour leur mise en vigueur. Dans des cas particuliers, cette période peut être écourtée sous réserve de l'accord desdites autorités;

4. Chaque tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre partie contractante à tout moment. Faute d'une telle approbation, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante,

à moins que dans les trente (30) jours qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation à l'égard du tarif proposé. Toutefois, dans ce cas, les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, s'efforcer de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent fixer un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes être réglé conformément aux dispositions de l'article 19 du présent accord.

6. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, la validité d'un tarif ne sera pas prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date normale de son expiration, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'en aient décidé autrement.

#### *Article 13. Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus de transport aériens internationaux prévus par le présent accord.

2. Chacune des Parties contractantes devra prendre toutes les mesures nécessaires pour éliminer toutes les formes de discrimination et les pratiques déloyales qui peuvent indûment affecter la compétitivité des entreprises désignées de l'autre partie contractante.

#### *Article 14. Redevances d'usage*

1. Les redevances imposées sur le territoire d'une des Parties contractantes à une entreprise aérienne désignée de l'autre Partie contractante pour l'utilisation d'aéroports et d'autres installations aéronautiques, ne peuvent être supérieures à celles imposées aux entreprises aériennes nationales qui exploitent des services aériens similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encouragera la tenue de consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien qui utilisent des prestations ou des facilités offertes et si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de transport aérien

#### *Article 15. Transfert de recettes*

1. Chaque partie contractante accorde aux entreprises désignées par l'autre partie contractante le droit de libre transfert en toute devise convertible et conformément aux lois et règlements relatifs au change des devises en vigueur, l'excédent des recettes sur les dépenses réalisé par les entreprises sur son territoire au titre du transport des passagers, de courrier et de marchandises séparément ou en ensemble ainsi que toute autre forme d'activités relatives au transport aérien, conformément aux règlements relatifs au change en vigueur dans chacune des parties contractantes.

2. Ces transferts doivent être effectués sans délai au taux de change de la bourse au moment du transfert et ne doivent être soumis à aucune redevance, limitation ou imposition à l'exception des frais de banque et de procédures.

#### *Article 16. Information et statistiques*

Les autorités compétentes de chacune des parties contractantes fourniront à celles de l'autre partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci auront normalement besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées. Ces relevés contiendront les renseignements voulus pour calculer le volume du trafic acheminé en totalité ou en partie par ces entreprises sur les services convenus.

#### *Article 17. Sécurité aérienne*

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conformeront notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et contenues dans les Annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties ; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que les mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le charge-



ment. Chacune des Parties contractantes considérera aussi avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produira un incident ou que planera la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

#### *Article 18. Consultations*

Les parties contractantes veillent à assurer des consultations périodiques entre les autorités aéronautiques afin d'assurer une étroite collaboration sur toutes les questions relatives à l'application et le respect fidèles des dispositions du présent Accord.

#### *Article 19. Règlements des différends*

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme. Si elles ne peuvent convenir d'une telle procédure, le différend sera, à la demande de l'une des parties contractantes, soumis à la décision d'un Tribunal de trois arbitres, dont un nommé par chacune des Parties contractantes, le troisième arbitre étant désigné par les deux premiers choisis. Chacune des Parties contractantes désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date à laquelle chaque Partie contractante aura reçu par la voie diplomatique une demande d'arbitrage du différend et le troisième arbitre devra être désigné dans les soixante (60) jours qui suivront. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra, à la demande de l'une ou l'autre Partie, désigner, selon le cas, un ou des arbitres. Dans tous les cas, le troisième arbitre devra être ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal.

3. Les Parties contractantes s'engagent à respecter toute décision du Tribunal prise au titre paragraphe 2 du présent article.

4. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre et de la représentation à la procédure arbitrale qu'elle aura désigné. Les frais du président et les autres dépenses du tribunal seront réparties à parts égales entre les Parties contractantes. Le tribunal peut néanmoins décider qu'une plus grande part des frais sera assumée par l'une des deux Parties contractantes.

5. Si l'une des Parties contractantes ou une entreprise désignée par une des Parties contractantes ne respecte pas les dispositions du paragraphe 3 du présent article, l'autre partie contractante peut restreindre ou retirer les droits accordés en vertu du présent accord.

*Article 20. Amendement*

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours des consultations est approuvée par chaque Partie contractante conformément à ses dispositions législatives et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes s'informent réciproquement que les formalités requises ont été accomplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les amendements qui ne concernent que l'Annexe peuvent être décidés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur comme convenu entre elles.

*Article 21. Dénonciation*

1. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. 2. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article 22. Conventions multilatérales*

Si une Convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention l'emportent. Des consultations peuvent être organisées conformément à l'article 18 du présent accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

*Article 23. Enregistrement*

Le présent Accord, y compris ses amendements éventuels, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 24. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du second mois qui suit celui au cours duquel les deux Parties contractantes se notifient par voie diplomatique qu'elles ont rempli les formalités constitutionnelles nécessaires à son entrée en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Séoul le 12 novembre 1996 en double exemplaire en coréen, finlandais et anglais, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République de Corée :

CHOO KYUNG-SUK

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

TUULA LINNAINMAA

ANNEXE

1. Routes qui seront exploitées dans les deux directions par les entreprises aériennes désignées de la Corée :

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS DE DESTINATION	POINTS AU-DELÀ
Points en Corée	Deux (2) points	Points en Finlande	Deux (2) points

2. Routes qui seront exploitées dans les deux directions par les entreprises aériennes désignées de la Finlande ;

POINTS DE DÉPART	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS DE DESTINATION	POINTS AU-DELÀ
Points en Finlande	Deux (2) points	Point en Corée	Deux (2) points

Note.

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes pourront omettre un ou plusieurs points sur un ou sur la totalité de leurs vols à condition que les services convenus sur la route commencent aux points de départ dans les pays respectifs.

2. Les points intermédiaires et les points au-delà mentionnés plus haut peuvent être librement choisis ou modifiés par les autorités aéronautiques de la République de Finlande et de la République de Corée seulement dans le but de combiner les points.

3. L'exercice du droit de cinquième liberté aussi bien à destination qu'en provenance des points intermédiaires et des points au-delà feront l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

PROTOCOLE

En signant l'accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Corée et le Gouvernement de la République de Finlande, les soussignés se sont mis d'accord sur la disposition suivante qui fait partie intégrante du présent accord.

En ce qui concerne l'application des articles 5 et 15 du présent accord, chaque Partie contractante accordera aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante un traitement juste et équitable et qui ne soit pas moins favorable au traitement qu'elle pourrait accorder à ses propres entreprises aériennes nationales ou à celles d'une tierce partie.

Fait à Séoul le 12 novembre 1996 en deux exemplaires originaux en coréen, finlandais et anglais, les deux textes faisant foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République de Corée :

CHOO KYUNG-SUK

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

TUULA LINNAINMAA

