

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av avtalet om luftfart med Vietnam och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner det avtal om luftfart som ingåtts mellan Republiken Finlands regering och Socialistiska republiken Vietnams regering samt antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bland annat avtalar om hur och under vilka förutsättningar de avtalsslutande parterna kan utse lufttrafikföretag som får använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs de utsedda flygbolagens rättigheter när de bedriver trafik. Dessutom innehåller avtalet sådana befrielser från vissa skatter, tullar och andra avgifter i fråga om internationell lufttrafik som överensstämmer med internationell praxis.

I enlighet med avtalet får de flygbolag som utses av Finland rätt att trafikera linjerna mellan Helsingfors-Vanda och någon annan utsedd flygplats i Finland och Hanoi och Ho Chi Minh i Vietnam. De flygbolag som utses av Vietnam har motsvarande trafikrättigheter på de nämnda linjerna.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
2 EUROPEISKA UNIONENS LAGSTIFTNING.....	4
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	5
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företag	5
4.2 Konsekvenser för miljön.....	5
4.3 Andra konsekvenser.....	5
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	5
DETALJMOTIVERING	6
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND	6
2 LAGFÖRSLAG	13
3 IKRAFTTRÄDANDE	14
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	14
4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna.....	14
4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen	16
4.3 Behandlingsordning	20
LAGFÖRSLAG	21
Lag om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Vietnam om luftfart	21
FÖRDRAGSTEXT	22
BILAGA	44

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

Flygtrafiken mellan Finland och Vietnam har i främsta hand bestått av charterflygtrafik i form av semesterflyg.

De finska resebyråerna och därigenom också flygbolagen har visat intresse för att utvidga turismen och trafiken till Vietnam. Även de vietnamesiska myndigheterna har vid bilaterala sammanträden skyndat på Finland för att det bilaterala luftfartsavtal med Vietnam som förhandlats fram 2008 ska sättas i kraft.

Turismen från Europa till Vietnam och i synnerhet dess stranddestinationer uppskattas under de närmaste åren öka på motsvarande sätt som turismen har ökat i de andra länderna i området, särskilt i Thailand. Vietnam är för närvarande en av de snabbast växande samhällsekonomierna i världen. Den ekonomiska tillväxten fick ett uppsving i och med den reformpolitik som inleddes 2001. Reformen av de ekonomiska strukturerna inleddes emellertid redan i mitten av 1980-talet, då det blev möjligt att starta privata småföretag. I och med reformen år 2001 har privata företag fått motsvarande rättigheter som de statliga företagen. Merparten av de privata företagen är verksamma inom livsmedels- och plastindustrin och servicebranschen. Målet med Vietnams reformprogram är att omvandla landet till ett utvecklat industriland före 2020, påskynda den ekonomiska tillväxten, skapa en industrialiserings- och moderniseringsstrategi, förbättra Vietnams konkurrenskraft och att allt starkare integrera landet i både den regionala och den internationella ekonomin. Industritillväxten har varit påfallande snabb under de senaste åren och dess andel av bruttonationalprodukten har stigit till inemot 50 procent. Även de direkta utländska investeringarna har stigit till en rekordhög nivå. Vietnams ekonomiska utveckling har liknande drag som den ekonomiska utvecklingen i Kina.

Vietnams största flygplats är den internationella flygplatsen Tan Shon Nat i Ho Chi Minh. Utvidgningen av flygplatsen togs i bruk 2007. År 2011 färdades inemot 17 miljoner passagerare via flygplatsen. Via flygplatsen Noi Bai i Hanoi färdades 2011 ca 10 miljoner passagerare.

Vietnams nationella flygbolag är Vietnam Airlines, som grundades 1956. Utöver Asien har bolaget direkta reguljära flygförbindelser inom Oceanien och till Europa (Paris, London, Frankfurt, Amsterdam, Rom och Moskva).

Finland och Vietnam undertecknade luftfartsavtalet mellan länderna i oktober 2000. År 2006 ingicks ett s.k. horisontellt avtal om luftfart mellan Europeiska unionen och Vietnam. Luftfartsmyndigheterna i Finland och Vietnam förhandlade 2008 om det bilaterala luftfartsavtalet så att det kom att motsvara kraven i unionslagstiftningen. Länderna undertecknade i februari 2008 ett konfidentiellt protokoll (Confidential Memorandum of Understanding, CMoU), som ersatte det tidigare avtalet till den del det stod i strid med unionslagstiftningen. Europeiska kommissionen gav sitt godkännande till det konfidentiella protokollet den 3 december 2008. Avtalet undertecknades i Ho Chi Minh den 21 oktober 2014.

Europeiska unionen och Vietnam har ett horisontellt avtal om luftfart från 2006. Europeiska unionens största medlemsstater (Frankrike, Tyskland och Storbritannien) har gällande bilaterala luftfartsavtal med Vietnam.

2 Europeiska unionens lagstiftning

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

Eftersom bestämmelserna i luftfartsavtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande inrättats mellan medlemsstaterna och kommissionen för att säkerställa att avtalen harmonierar med unionens lagstiftning. Medlemsstaterna ska på förhand meddela kommissionen sina avsikter att inleda förhandlingar med tredjeländer samt uppgifter om vilka bestämmelser i avtalet förhandlingarna gäller och vilket som är syftet med förhandlingarna samt alla andra uppgifter av betydelse. Kommissionen ska vid behov kallas att delta i förhandlingarna som observatör. Enligt förordningen kan en medlemsstat ingå ett luftfartsavtal med ett tredjeland, om avtalet innehåller de standardklausuler som avses i förordningen och som medlemsstaterna och kommissionen tillsammans gjort upp och fastställt för att säkerställa att medlemsstaternas flygbolag behandlas likvärdigt. Enligt förordningen om yttre förbindelser ska medlemsstater när de ingår luftfartsavtal med tredjeländer meddela förhandlingsresultatet till kommissionen. Kommissionen ger tillstånd att ingå avtalet om det innehåller de relevanta standardklausulerna. Om avtalet inte innehåller standardklausulerna, ska avtalet behandlas i enlighet med det kommittéförfarande som avses i förordningen om yttre förbindelser, under förutsättning att avtalet inte är till skada för ändamålet och syftet med unionens gemensamma luftfartspolitik. Medlemsstaten får provisoriskt tillämpa avtalet i avvaktan på resultatet av detta förfarande. Europeiska kommissionen har den 3 december 2008 godkänt förhandlingsresultatet mellan Finland och Vietnam.

I punkt 4.1 i detaljmotiveringen behandlas det närmare i vilken utsträckning bestämmelserna i avtalet hör till Europeiska unionens behörighet.

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Syftet med regeringspropositionen är att sätta i kraft det avtal mellan Finland och Socialistiska republiken Vietnam om luftfart som konsoliderats utifrån protokollet från 2008. Det föreslås att avtalet sätts i kraft genom en s.k. blankettlag. Om ikraftträdandet av blankettlagen föreskrivs genom en blankettförordning.

Genom avtalet möjliggörs utvecklandet av luftfartsförbindelserna och luftfartsmarknaden mellan länderna. Avtalet är till sin natur ett bilateralt luftfartsavtal, där man bland annat avtalar om hur och under vilka förutsättningar de avtalsslutande parterna kan utse lufttrafikföretag att använda de trafikrättigheter som beviljas i avtalet. I avtalet fastställs lufttrafikföretagens rättigheter när de bedriver trafik. I enlighet med avtalet får de flygbolag som utses av Finland rätt att trafikera linjerna mellan Helsingfors-Vanda och någon annan utsedd flygplats i Finland och Hanoi och Ho Chi Minh i Vietnam. De flygbolag som utses av Vietnam har motsvarande trafikrättigheter på de nämnda linjerna.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Den föreslagna lagen avses träda i kraft samtidigt som avta-

let vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företag

Avtalet har inga konsekvenser som utsträcker sig till statsbudgeten. Luftfartsavtalet är förenligt med näringslivets intressen, eftersom regelbundna flygförbindelser möjliggör en ökad export och stöder finska företags konkurrenskraft. Lufttrafiken mellan Finland och Vietnam förväntas fortsätta på en blygsam nivå, varför avtalet inte har betydande företagskonsekvenser på kort sikt.

4.2 Konsekvenser för miljön

Propositionen har inga direkta miljökonsekvenser. I det fall att lufttrafiken mellan Finland och Vietnam ökar väsentligt, kan detta i viss mån lokalt öka flygbullret och andra utsläpp av lufttrafiken, men detta har ingen väsentlig betydelse för utvecklingen av de totala utsläppen från lufttrafiken.

4.3 Andra konsekvenser

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

5 Beredningen av propositionen

Avtalsförhandlingarna mellan Finland och Vietnam fördes 2007–2008. Europeiska kommissionen godkände avtalet i enlighet med förordningen om yttre förbindelser den 8 december 2008. Republikens president beviljade fullmakt för undertecknande av avtalet den 3 oktober 2014. Avtalet undertecknades den 21 oktober i Ho Chi Minh av näringsminister Jan Vapaavuori under hans besök i Vietnam.

Regeringspropositionen har beretts vid kommunikationsministeriet. Utlåtande om propositionen begärdes av utrikesministeriet, justitieministeriet, inrikesministeriet, försvarsministeriet, finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Centralen för turistfrämjande, Centralhandelskammaren, Finavia Abp samt de finska flygbolagen. Motiveringen till regeringspropositionen har setts över utifrån de inkomna utlåtandena.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

I avtalets ingress konstaterar Finland och Vietnam bl.a. att de önskar öka serviceutbudet i den internationella lufttrafiken.

Av artiklarna i avtalet överensstämmer 4.3 a och 5.1 a med EU:s modellklausuler. Artiklarna 13 och 19.4 överensstämmer med EU:s referensklausuler.

Artikel 1. Definitioner. I artikel 1.1 definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet. I avtalet avses med

"Chicagokonventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av vardera avtalsslutande parten, och alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för vardera avtalsslutande parten,

"luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland Trafiksäkerhetsverket och i fråga om Vietnam trafikministeriet eller i fråga om vardera parten varje annan person eller annat organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som sköts av dessa myndigheter eller liknande uppgifter,

"utsett flygbolag" ett flygbolag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 4 i avtalet,

termerna "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad som i artiklarna 2 och 96 i Chicagokonventionen avses med dem; flygbolag har i artikel 96 i Chicagokonventionen definierats med termen lufttrafikföretag,

"territorium" i fråga om en avtalsslutande part landområden (fastland och öar) inklusive inre vattenvägar och territorialvatten som gränsar till dem samt lutrummet ovanför dem,

"tariff" avgift som tas ut för transport av passagerare, bagage eller frakt, dock inte avgifter för posttransporter. Tarifferna omfattar också de avgifter som hör till transporter eller betydande extra förmåner i samband med sådana samt provision som betalas för försäljning av biljetter för persontransporter eller för motsvarande affärsverksamhet vid transport av frakt. Begreppet omfattar också villkoren för tillämpning av transportavgiften eller försäljningsprovisionen, samt

"brukaravgift" en avgift som behöriga myndigheter tar ut av flygbolag för användning av anläggningar eller tjänster avseende flygplatser och utrustning för flygtrafiktjänst samt lokaler och anläggningar i anslutning till dem.

I artikel 1.2 konstateras det att bilagan är en oskiljaktig del av avtalet och att alla hänvisningar till avtalet innefattar även en hänvisning till bilagan, om inte något annat föreskrivs i avtalet. I artikel 1.3 anges att artiklarna i avtalet är försedda med rubriker endast i hänvisningssyfte.

Artikel 2. Tillämpning av Chicagokonventionen. I artikeln konstateras det att på bestämmelserna i luftfartsavtalet tillämpas bestämmelserna i Chicagokonventionen i den utsträckning bestämmelserna kan tillämpas på internationell lufttrafik.

Artikel 3. Beviljande av trafikrättigheter. I artikeln fastställs de rättigheter som beviljas vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag. Enligt artikel 3.2 ska de avtalsslutande parterna bevilja varandra de i avtalet specificerade rättigheterna att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificerats i bilagan till avtalet. Den trafik och de linjer som avses i avtalet benämns nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer".

Enligt artikel 3.3 ska avtalsbestämmelserna inte anses berättiga ett av den ena avtalsslutande parten utsett flygbolag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra avtalsslutande parts territorium. Om rätten för ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten att transportera passagerare, frakt och post mellan orter på den andra avtalsslutande partens territorium och orter på en tredje parts territorium avtalas särskilt mellan de avtalsslutande parterna.

I artikel 3.4 anges det att en avtalsslutande part ska göra sitt bästa för att underlätta den fortsatta trafiken genom att tillämpa tillfälliga arrangemang, inbegripet bevilja tillfälliga alternativa rättigheter, i enlighet med ett ömsesidigt beslut mellan de avtalsslutande parterna, om ett flygbolag som utsetts av en avtalsslutande part på grund av väpnade konflikter, politiska störningar och händelser eller särskilda och exceptionella förhållanden inte kan bedriva trafik på dess normala linjer.

Artikel 4. Utseende av flygbolag och beviljande av trafiktillstånd. I artikeln fastställs det förfarande genom vilket de avtalsslutande parterna kan utse flygbolag att sköta överenskommen trafik. Utseendet ska ske skriftligen och meddelas den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Enligt artikel 4.2 har vardera avtalsslutande parten rätt att återkalla eller ändra ett sådant utseende.

Artikel 4.3 innehåller bestämmelser om de villkor som flygbolagen ska uppfylla för att få behöriga trafiktillstånd. När flygbolag har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan de när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att de iakttar alla tillämpliga bestämmelser i avtalet. I Finland föreskrivs det om beviljande av trafiktillstånd och om de nationella myndigheternas behörighet i samband med detta i 6 kap. i luftfartslagen (864/2014).

Enligt artikel 4.4 får vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kräva att flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten bevisar att de kan fylla de villkor som i lagar och föreskrifter ställs på internationell lufttrafik i enlighet med bestämmelserna i Chicagokonventionen.

Enligt artikel 4.5 kan flygbolag sedan de utsetts och beviljats trafiktillstånd när som helst inleda överenskommen trafik.

Artikel 5. Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt. Enligt artikeln kan ett trafiktillstånd återkallas om de villkor för beviljande av tillstånd som nämns i artikel 3 inte uppfylls, om utövandet av trafikrättigheter enligt avtalet de facto skulle innebära att begränsningar av sådana trafikrättigheter som fastställts i ett avtal mellan Finland eller Vietnam och ett tredjeland kringgås eller om ett flygbolag har försummat att iaktta de lagar och föreskrifter som anges i artikel 5 i avtalet. Om ett återkallande av tillstånd eller en begränsning av trafikrättigheterna inte är nödvändigt för att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän samråd har förts med den andra partens luftfartsmyndigheter.

Artikel 6. Tillämpning av lagar och föreskrifter. Enligt artikel 6.1 är en avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om ett i internationell lufttrafik insatt luftfartygs tillträde till eller avgång från dess territorium samt om drift och navigering av sådant luftfartyg inom dess territorium tillämpliga på det eller de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten. Enligt ar-

tikel 6.2 ska en avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter om ankomst, avfärd, emigration och immigration samt tull, hälsa och karantän, under uppehåll inom detta territorium vara tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med luftfartyg som används av flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten. I artikel 6.3 anges det att nämnda lagar och föreskrifter ska tillämpas på lika grunder på luftfartyg som används i internationell lufttrafik av flygbolag som utsetts av endera avtalsslutande parten.

Artikel 7. Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter. Artikel 7.1 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet i fråga om luftfartyg, deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjolja samt förråd. En förutsättning är att sådan utrustning och sådana reservdelar och förråd förblir ombord på luftfartyget tills de åter förs ut ur landet eller används eller förbrukas i luftfartyget vid flygningar över nämnda territorium.

Enligt artikel 7.2 ska också de förråd, reservdelar, förnödenheter och andra produkter som nämns i underpunkterna a-c vara befriade från skatter, tullar och avgifter på basis av ömsesidighet. På de produkter som anges i punkt 2 tillämpas de tullförfaranden som anges i Europeiska unionens tullkodex (rådets förordning (EEG) nr 2913/92, nedan tullkodex) och dess tillämpningsförfordning (kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93). Med stöd av tullkodex och dess tillämpningsförfordning kan temporär införsel utan importtull medges endast i enlighet med artiklarna 555–578 i tillämpningsförfordningen och medgivandet av tullförmån för produkter förutsätter i praktiken tillstånd av tullmyndigheten.

De i artikel 7.2 avsedda förnödenheterna ska enligt artikel 7.3 ställas under tullövervakning om detta fordras. Enligt artikel 7.4 får luftburen standardutrustning samt förnödenheter, förråd och reservdelar som normalt finns ombord på luftfartyg som används av ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med tillstånd av denna parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under nämnda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut från territoriet eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

Enligt artikel 7.5 är bagage och frakt i direkt transitotrafik fria från skatter, tullar och övriga liknande avgifter som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

Artikel 8. Direkt transitotrafik. Enligt artikeln ska passagerare, bagage, frakt och post i direkt transitotrafik genom en avtalsslutande parts territorium som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för detta ändamål vara underkastade endast en förenklad kontroll. Detta gäller dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar, flygplanskapningar eller smuggling av narkotika. Bagage, frakt och post i direkt transitotrafik är också fria från skatter, tullar, ersättningar och övriga liknande avgifter, som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång. Med direkt transitotrafik avses t.ex. en sådan direkt transitresa från Hanoi via Helsingfors till New York där inresekontrollen utförs i Förenta Staterna. En transitresa via Finland till en annan Schengenstat (t.ex. från Hanoi via Helsingfors till Stockholm) förutsätter att tredjelandsmedborgare vid inresa i Finland bör genomgå en noggrann kontroll i enlighet med punkt 2 i bilaga VI till kodexen om Schengengränserna.

Artikel 9. Principer för bedrivande av överenskommen trafik. Enligt artikeln ska utsedda flygbolag ha rättvisa och lika möjligheter samt lika kapacitetsrättigheter att bedriva överenskommen trafik på de specificerade linjerna mellan parternas respektive territorier. Trafiken får inte heller i övrigt försvaras av åtgärder som vidtas av de avtalsslutande parterna eller av någondera avtalsslutande partens flygbolag. Den överenskomna trafik som tillhandahålls av de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag ska nära motsvara de krav som ställs på transporter

som utförs på de specificerade linjerna. Detta innebär att det erbjuds tillräcklig trafikkapacitet med en skäligen belastningsgrad som motsvarar de nuvarande och de på en skäligen beräkning baserade behoven att befordra passagerare och frakt, inklusive post, i trafiken mellan de avtalslutande parternas territorier.

Artikel 10. Godkännande av trafikprogram. I artikeln anges det att de utsedda flygbolagen ska tillställa luftfartsmyndigheterna sina trafikprogram (för sommar- och vintertrafikperioderna) för godkännande senast 30 dagar innan trafiken inleds. I programmet ska innefattas särskilt tidtabeller, trafikfrekvens och de luftfartygstyper som ska användas. Luftfartsmyndigheterna ska meddela sina beslut om sådana trafikprogram inom 20 dagar från den dag då flygbolaget i fråga har underställt sitt program för godkännande. Även ändringar i trafikprogrammen ska tillställas den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande.

Artikel 11. Användning av leasade luftfartyg. Artikeln innehåller villkor för leasing, chartring och utbyte av luftfartyg. Hyresarrangemangen får inte leda till att ett flygbolag i en tredje stat som leasar ut ett luftfartyg får sådana trafikrättigheter som flygbolaget i fråga inte annars skulle få. Den ekonomiska nytta som tillkommer det flygbolag som leasar ut luftfartyget får inte vara beroende av inkomsterna eller förlusterna av verksamheten hos det utsedda flygbolaget. Dessutom ska ansvaret för att det leasade luftfartyget är ständigt luftvärdigt och för att normerna för flygdrift och underhåll följs på ett tillbörligt sätt fastställas enligt tillämpliga bestämmelser i Chicagokonventionen.

Artikel 12. Statistiska och andra uppgifter. Enligt artikeln ska en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter på begäran förse den andra avtalsslutande parten sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter som skäligen kan krävas för att den kapacitet som den förstnämnda avtalsslutande partens utsedda flygbolag tillhandahåller inom den överenskomna trafiken ska kunna granskas. Denna statistik ska innefatta uppgifter om de trafikmängder som ett sådant flygbolag befordrar i den överenskomna trafiken, antingen totalt eller i vilken del som helst av trafiken.

Artikel 13. Tariffer. I artikeln föreskrivs om tarifferna för och prissättningen av den överenskomna trafiken och tjänsterna. Enligt artikel 13.1 ska tarifferna för den överenskomna trafiken fastställas så att de är skäliga med beaktande av alla faktorer som har relevans i frågan, inbegripet kostnaderna för trafiken, en skäligen vinst, trafikens särdrag såsom smidighet och nivå på passagerarutrymmena, användarnas intressen och de tariffer som tillämpas av andra flygbolag på vilket som helst avsnitt på den specificerade linjen.

I artikel 13.2 anges det att tarifferna ska underställas vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande senast 30 dagar (eller inom en kortare tidsfrist som bägge parter luftfartsmyndigheter kommit överens om) före det planerade ibruktagandet av tarifferna.

Enligt artikel 13.3 kan vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter när som helst godkänna en föreslagen tariff. Om ett sådant godkännande inte fås, anses tariffen ha blivit godkänd av en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter om denna parts luftfartsmyndigheter inte inom 20 dagar från den dag då tariffen lämnats in skriftligen har meddelat den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter att de motsätter sig den föreslagna tariffen. Om den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skriftligen meddelar att de motsätter sig tariffen, kan någondra av luftfartsmyndigheterna begära att de sinsemellan ska försöka bestämma tariffen genom en överenskommelse. Om luftfartsmyndigheterna inte kan bestämma tariffen enligt vad som anges i punkten, kan meningsskiljaktigheten enligt artikel 13.4 på endera myndighetens begäran avgöras i enlighet med artikel 21 i avtalet.

I artikel 13.5 anges det att en tariff som fastställts i enlighet med bestämmelserna i artikeln ska gälla tills den har ersatts av en ny tariff som fastställts i enlighet med bestämmelserna i arti-

keln. Om inte något annat har överenskommits mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, ska giltigheten av en tariff inte förlängas med mer än 12 månader efter den dag då den annars skulle ha upphört att gälla.

I artikel 13.6 anges det att på tariffen som tas ut av flygbolag utsedda av Socialistiska republiken Vietnam för transporter som helt äger rum inom Europeiska unionen ska Europeiska unionens lagstiftning tillämpas.

Artikel 14. Skälig konkurrens. Enligt artikel 14.1 ska vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag ha rättvisa och likadana möjligheter att delta i de internationella lufttransporter som avses i avtalet.

Enligt artikel 14.2 ska vardera avtalsslutande parten vid behov vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

Artikel 14 b. Konkurrensregler. Artikel 14 b.1 innehåller bestämmelser om sådan praxis bland flygbolag som kan betraktas som konkurrenshämmande och eventuellt kräver närmare granskning. Sådan är bland annat uttag av avgifter och priser på linjer på en sådan nivå som sammantaget inte räcker till för att täcka kostnaderna för att tillhandahålla tjänster, en överdriven ökning av kapacitet eller turtäthet eller verksamhet som tyder på missbruk av dominerande ställning på linjen. Sådan praxis är dessutom till sin karaktär fortgående och har allvarliga ekonomiska effekter på ett annat flygbolag eller orsakar betydande skada för ett annat flygbolag på så sätt att det uppenbara eller sannolika syftet med nämnda praxis är att det andra flygbolaget inte längre kan fungera eller att det utesluts eller drivs bort från marknaden.

I punkt 2 i artikeln anges det att beviljandet av statligt stöd eller bidrag ska vara öppet mellan de avtalsslutande parterna och att det inte får förvränga konkurrensen mellan flygbolag som utsetts av de avtalsslutande parterna. En avtalsslutande part ska på begäran ge den andra avtalsslutande parten fullständiga uppgifter om sådana bidrag samt om justeringar eller förlängningar av bidragen. Sådana uppgifter ska hanteras ytterst varsamt och konfidentiellt.

Enligt punkt 3 kan en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter begära samråd i enlighet med artikel 20, om de avtalsslutande parterna anser att ett av endera avtalsslutande partens utsedda flygbolag har för avsikt att inleda eller bedriver verksamhet som har drag av osund konkurrens enligt artikeln eller indikationer om diskriminering som utövas av den andra avtalsslutande parten i form av orimliga statliga stöd eller bidrag. Till en sådan begäran ska fogas ett meddelande om orsakerna till begäran, och samråd ska inledas inom 15 dagar från begäran. I punkt 4 i artikeln anges det att de avtalsslutande parterna vidare kan ty sig till tvistlösning enligt artikel 21 i avtalet för att lösa meningsskiljaktigheten, om de avtalsslutande parterna inte kan lösa problemet genom samråd.

Enligt artikel 14 b.5 har en avtalsslutande part rätt att vägra bevilja ett av den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag trafiktillstånd eller att återkalla sådana tillstånd helt eller tillfälligt, uppställa villkor för användningen av dem eller att begränsa dem, om det finns grundad anledning att tro att den orättvisa eller konkurrenshämmande verksamhet som utövas av den andra avtalsslutande parten eller ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag har allvarliga konsekvenser för den trafik som bedrivs av ett flygbolag som utsetts av den förstnämnda avtalsslutande parten.

Artikel 15. Kommersiell verksamhet. Enligt artikeln har vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium ha kontor och sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs med tanke på flygbolagets verk-

samhet samt att antingen direkt eller genom ombud fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitande av sina egna transportdokument inom de båda avtalsslutande parternas territorier. Ingentenda avtalsslutande parten får begränsa rätten för ett av den andra parten utsett flygbolag att marknadsföra eller sälja eller att för någon person att köpa sådana transporttjänster. Flygbolagen har också rätt att tillhandahålla sina markttjänster på den andra avtalsslutande partens territorium eller att lägga ut dessa tjänster på entreprenad enligt val antingen helt eller delvis till vilken bemyndigad tillhandahållare av dessa tjänster som helst.

Artikel 16. Brukaravgifter. Enligt artikel 16.1 får avgifterna inte vara orättvist diskriminerande och de ska fördelas jämnt mellan olika användargrupper.

I artikel 16.2 anges det att de avtalsslutande parterna ska främja samråd om brukaravgifter mellan behöriga myndigheter och flygbolag eller organisationer som företräder dem. Användarna ska ges en skälig förhandsanmälan om alla ändringsförslag så att de har möjlighet att lämna sina synpunkter innan ändringarna genomförs. De avtalsslutande parterna ska uppmuntra sina behöriga myndigheter och de användare som avses ovan att utbyta behövliga uppgifter om avgifterna.

Artikel 17. Överföring av medel. Enligt artikeln får de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag fritt överföra inkomstöverskott inom det territorium där försäljningen ägt rum. Överföringarna ska göras i fritt konvertibel valuta enligt gällande växelkurs och på dem får inte påföras några avgifter, begränsningar, bestämmelser eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och bankförfaranden efter det att det flygbolag som saken gäller har fullgjort alla sina ostriktiga lokala betalningsskyldigheter.

Artikel 18. Erkännande av certifikat och tillstånd. En avtalsslutande part ska erkänna giltiga luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd som har utfärdats av den andra avtalsslutande parten för att bedriva överenskommen trafik på specificerade linjer, förutsatt att handlingarna har utfärdats eller godkänts på villkor som överensstämmer med eller är strängare än de miniminormer som vid respektive tidpunkt uppställt i enlighet med Chicagokonventionen. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig dock rätten att vägra erkänna sådana behörighetsbevis eller tillstånd för flygningar över dess eget territorium som den andra avtalsslutande parten har utfärdat för dess medborgare.

Artikel 19. Luftfartsskydd. Enligt artikeln bekräftar de avtalsslutande parterna att de förbundit sig att skydda civil luftfart mot olagliga handlingar och att i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg (FördrS 22/1971), i den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg (FördrS 62/1971), i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten (FördrS 56/1973), i det i Montreal den 24 februari 1988 undertecknade protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik (FördrS 43/1998) samt i den i Montreal den 1 mars 1991 undertecknade konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte (FördrS 7/2002). Skyldigheten gäller uttryckligen sådana direkta meddelanden om olagliga handlingar mot säkerheten inom luftfarten eller om hot om sådana som görs till den behöriga säkerhetsmyndigheten i destinationslandet.

Enligt artikel 19.2 ska de avtalsslutande parterna på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra handlingar som innefattar olagligt besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygtrafiktjänst samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten.

Enligt artikel 19.3 ska de avtalsslutande parterna som ett minimikrav handla i enlighet med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor till Chicagokonventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för de avtalsslutande parterna. Dessutom ska de avtalsslutande parterna kräva att sådana operatörer av luftfartyg som införts i deras register vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på deras territorium eller som är etablerade på Finlands territorium i enlighet med fördraget om Europeiska unionen och fått operativ licens i enlighet med Europeiska unionens bestämmelser samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

Enligt artikel 19.4 går vardera avtalsslutande parten med på att luftfartygsoperatörerna åläggs att iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ett luftfartygs ankomst till, avgång från eller under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. I fråga om avgång från eller uppehåll inom Finlands territorium är luftfartygsoperatörerna skyldiga att iaktta Europeiska unionens bestämmelser om luftfartsskydd. Vardera avtalsslutande parten ska se till att man inom respektive parts territorium tillämpar effektiva och verkningsfulla åtgärder för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Vardera avtalsslutande parten ska också ge en välvillig behandling av varje begäran av den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäliga för att bemöta ett bestämt hot.

I artikel 19.5 anges det att då det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygtrafiktjänst, ska de avtalsslutande parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

Artikel 20. Samråd. Enligt artikeln ska de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter tidvis samråda med varandra för att försäkra sig om att bestämmelserna i avtalet genomförs och att de följs på ett tillfredställande sätt.

Artikel 21. Tvistlösning. Enligt artikel 21.1 ska de avtalsslutande parterna försöka avgöra meningsskiljaktigheter om tolkningen eller tillämpningen av avtalet genom förhandlingar.

I artikel 21.2 anges det att om meningsskiljaktigheterna inte kan lösas genom förhandlingar, kan de avtalsslutande parterna hänskjuta tvisten till en förmedlare eller ett organ för avgörande. Om inte heller en sådan överenskommelse kan nås ska meningsskiljaktigheten på begäran av någondera avtalsslutande parten hänskjutas till en skiljedomstol med tre medlemmar, av vilka vardera avtalsslutande parten utser en skiljeman och dessa två enligt detta förfarande utsedda skiljemän utser en tredje skiljeman. Vardera avtalsslutande parten ska utse en skiljeman inom 60 dagar från det att den ena avtalsslutande parten av den andra avtalsslutande parten har mottagit en på diplomatisk väg framställd begäran om biläggande av tvisten. Den tredje skiljemannen ska utses inom 60 dagar från denna tidpunkt. Om någondera avtalsslutande parten inte utser en skiljeman inom utsatt tid kan ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd på begäran av endera avtalsslutande parten utse en skiljeman eller skiljemän. I samtliga fall ska den tredje skiljemannen vara medborgare i en tredje stat och fungera som ordförande i skiljedomstolen.

I artikel 21.3 anges det att de avtalsslutande parterna ska iaktta det avgörande som träffas. Enligt artikel 21.4 svarar vardera avtalsslutande parten för kostnaderna för den skiljeman som

den har utsett. Skiljedomstolens kostnader, inbegripet avgifter och kostnader för den tredje skiljemannen, delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

Artikel 22. *Ändringar.* I artikel 22.1 anges det att om en avtalsslutande part anser att en ändring av någon bestämmelse i avtalet är önskvärd, kan denna part begära samråd i saken med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd ska inledas inom 60 dagar efter det att begäran framfördes, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av tidsfristen. Ändringar som överenskommits vid sådana samråd ska godkännas av vardera avtalsslutande parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna meddelade varandra på diplomatisk väg att dessa förfaranden har iakttagits.

Trots bestämmelserna i artikel 22.1 kan enligt vad som bestäms i artikel 22.2 ändringar som endast hänför sig till bilagan beslutas mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter. Ändringarna träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan.

Artikel 23. *Uppsägning.* Enligt artikel 23.1 får en avtalsslutande part när som helst underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp avtalet. Underrättelsen ska samtidigt tillställas ICAO. Enligt artikel 23.2 upphör avtalet då att gälla 12 månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten tog emot underrättelsen, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om att återkalla uppsägningen före utgången av denna tidsfrist. Erkänner inte den andra avtalsslutande parten att den tagit emot underrättelsen, anses den ha mottagits 14 dagar efter det att underrättelsen togs emot av ICAO.

Artikel 24. *Multilateral konventioner.* I artikeln bestäms att om en multilateral konvention som gäller lufttrafik träder i kraft för vardera avtalsslutande parten, ska bestämmelserna i en sådan konvention ha företräde i förhållande till avtalet. Samråd i enlighet med artikel 15 i avtalet kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån avtalet berörs av bestämmelserna i nämnda multilateral konvention.

Artikel 25. *Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen.* Enligt artikeln ska avtalet och varje ändring i det registreras hos ICAO.

Artikel 26. *Ikraftträdande.* Enligt artikeln träder avtalet i kraft efter att vardera avtalsslutande partens interna rättsliga krav har uppfyllts. De avtalsslutande parterna meddelar varandra om att dessa krav har uppfyllts genom utväxling av en diplomatisk not. Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då det senaste meddelandet har mottagits.

2 Lagförslag

I 95 § i grundlagen förutsätts att de bestämmelser i internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en särskild ikraftträdandelag. Sådana bestämmelser ska sättas i kraft genom lag även när det till följd av förpliktelsen inte är nödvändigt att ändra substansinnehållet i den nationella lagstiftningen. Eftersom den materiella lagstiftningen inte behöver ändras för att genomföra förpliktelserna i luftfartsavtalet mellan Finland och Vietnam, innehåller propositionen endast ett förslag till en blankettlag.

1 §. Paragrafen föreslås innehålla en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen har klarlagts i punkt 4.2 i detaljmotiveringen.

2 §. Enligt paragrafen är Trafiksäkerhetsverket i Finland den luftfartsmyndighet som avses i artikel 1.b i avtalet.

3 §. Enligt paragrafen ska om ikraftsättandet av övriga bestämmelser i avtalet och om ikraftträdandet av lagen bestämmas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft för Finlands del.

3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de åtgärder som krävs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts. Lagen föreslås träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

Genom förordningen om yttre förbindelser har man skapat en mekanism genom vilken Europeiska unionen under vissa villkor tillåter att medlemsstaten ingår luftfartsavtal som med tanke på sitt innehåll till vissa delar hör till unionens exklusiva behörighet. Medlemsstaten förhandlar och ingår avtal med ett tredjeland under eget namn också till den del behörigheten i regel hör till unionen.

Med hänsyn till förordningen om yttre förbindelser är det alltså inte fråga om ett traditionellt blandat avtal som innehåller bestämmelser som omfattas dels av medlemsstatens, dels av Europeiska unionens behörighet och där både unionen och dess medlemsstater är parter. Det är inte heller fråga om ett sådant avtal som Europeiska unionens medlemsstater förbinder sig till på unionens vägnar (GrUU 16/2004 rd). Med hänsyn till det nationella förfarandet för godkännande och ikraftträdande i 8 kap. i grundlagen är det i sin helhet fråga om ett avtal som Finland ingått. Beslutet om att förbinda sig till avtalet, förutsatt att detta sker inom ramen för det bemyndigande som unionen godkänt, ska likaså helt och hållet fattas av Finland. Således begärs det att riksdagen godkänner avtalet i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen.

Ett tillstånd i enlighet med förordningen om yttre förbindelser behövs från kommissionen för ingående av avtal när det gäller de avtalsbestämmelser som på det sätt som beskrivs ovan till sitt innehåll i regel står under unionens exklusiva behörighet. I och med den antagna unionslagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Huvuddelen av denna lagstiftning har antagits som direkt bindande förordningar. Detta innebär att medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsas till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsavgifter som förordningarna kräver.

Förordningar som gäller de frågor som täcks av luftfartsavtalet mellan Finland och Vietnam är förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, förordning (EG) nr 216/2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten, förordning (EEG) nr 95/93 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser samt förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster. Dessutom har bestämmelser på direktivnivå antagits bland annat om marktjänster (96/67/EEG) och rapportering av händelser (2003/42/EG) samt flygplatsavgifter (2009/12/EG). Med stöd av detta hör åtminstone artikel 1 med definitioner, artiklarna 4.2, 5.1, 6, 13 och 16 delvis till Europeiska unionens och delvis till medlemsstaternas behörighet. Bak-

grunden till de rättsakter som anges i artikeln är artikel 49 om etableringsfrihet i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF) och bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser. På bestämmelserna i avtalet tillämpas dessutom konkurrensreglerna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (artiklarna 101 och 102 i EUF).

Bland de definitioner som anges i artikel 1 i avtalet har begreppen utsett flygbolag och brukaravgift definierats i unionslagstiftningen (förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen och direktiv 2009/12/EG om flygplatsavgifter) och används både i avtalsbestämmelser som hör till EU:s och till medlemsstaternas behörighet. Sålunda hör de i första hand till unionens behörighet. Eftersom också luftfartsmyndigheterna i stor utsträckning sköter uppgifter som bestäms med stöd av internationella bestämmelser och uppgifter enligt EU-lagstiftningen som bestäms utifrån dessa, kan också bestämmelserna om luftfartsmyndigheter i första hand anses höra till EU:s behörighet. Detta gäller också Chicagokonventionen och begreppen territorium, lufttrafik och internationell lufttrafik.

Också artikel 2 i avtalet omfattas av unionens behörighet, eftersom Chicagokonventionen definieras i många EU-rättsakter och det med stöd av förordningen om yttre förbindelser kan anses att avtal mellan medlemsstaterna och tredjeländer hör till unionens behörighet.

Bestämmelserna om beviljande av trafikrättigheter i artikel 3, bestämmelserna om utseende av flygbolag och beviljande av trafiktillstånd i artikel 4, bestämmelserna om återkallande av trafiktillstånd i artikel 5 och bestämmelserna om tillämpning av lagar och föreskrifter i artikel 6 baserar sig på artikel 49 om etableringsrätt i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF), bestämmelserna i förordningen om yttre förbindelser och bestämmelserna i förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. På avtalsbestämmelserna tillämpas också de konkurrensregler som anges i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt till den del dessa har betydelse för handeln mellan medlemsstaterna (artiklarna 101 och 102 i EUF).

I artikel 7 bestäms det om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter, om tullövervakning och om rätten att lossa luftburen utrustning. Bestämmelserna i artikeln baserar sig på Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) standarder och rekommenderade praxis, som har genomförts i Europeiska unionen. Bestämmelserna i artikeln omfattas av EU:s behörighet. Bestämmelser om tull- och skattebehandlingen av varor som nämns i artikel 6 finns i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, rådets förordning (EG) nr 1186/2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse samt rådets direktiv 2006/112/EG, 2009/132/EG och 2008/118/EG.

Artikel 8 i avtalet om direkt transitotrafik gäller flygplatskontroller, om vilka bestäms i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 gällande skyddsregler för den civila luftfarten. Sålunda hör artikel 8 till unionens behörighet.

Artikel 9 gäller kapacitetsrättigheter samt att flygbolagen ska ha rättvisa och lika möjligheter att bedriva lufttrafik. Med tanke på jämlika konkurrensvillkor baserar sig dessa bestämmelser på artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Bestämmelserna om kapacitet påverkas också av fördelningen av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser (rådets förordning (EEG) nr 95/93). Till dessa delar hör artikel 9 till unionens behörighet.

RP 10/2015 rd

Artikel 10 i avtalet gäller underställande av trafikprogram hos de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter för godkännande. Bestämmelserna i artikeln tangerar bestämmelserna i EU-förordning nr 1008/2008 gällande lufttrafik och omfattas sålunda av unionens behörighet.

Artikel 11 i avtalet gäller användning av leasade luftfartyg och bestämmelser om detta finns i tekniska föreskrifter (JAR-OPS 3.165) som utfärdats av europeiska luftfartsmyndigheternas samarbetsorgan (JAA, Joint Aviation Authorities). Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till unionens behörighet.

Artikel 12, som gäller statistiska och andra uppgifter, gäller i likhet med artikel 9 kapacitetsrättigheter och hör sålunda till unionens behörighet.

I artikel 13 bestäms det om rättvis prissättning och om begränsningar i fråga om prissättningen. Bestämmelser om detta finns i artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och med stöd av detta omfattas artikeln av EU:s behörighet. Artikeln baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Artiklarna 14 och 14 b gäller skälig konkurrens samt rättvisa och jämlika konkurrensvillkor, vilka baserar sig på artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Till dessa delar hör artiklarna 14 och 14 b till unionens behörighet.

Artikel 15 gäller kommersiell verksamhet och representation på den andra medlemsstatens territorium, vilket ansluter sig till jämlika konkurrensvillkor, och baserar sig sålunda på artiklarna 101 och 102 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Sålunda hör artikeln till unionens behörighet.

Artikel 16 om brukaravgifter hör till EU:s behörighet. Avgifterna enligt artikeln baserar sig på direktivet om flygplatsavgifter (2009/12/EG), direktivet gällande marktjänster (96/67/EEG), lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) och, i fråga om avgifter för flygtrafiktjänster, kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster, sådan den lyder ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 1191/2010.

Artikel 17 i avtalet gäller flygbolagens rätt att fritt överföra medel inom det territorium där försäljningen ägt rum. Rätten ansluter sig till artikel 63 om fri rörlighet för kapital i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och sålunda hör artikeln till unionens behörighet.

Artikel 18 i avtalet anknyter till det ömsesidiga erkännandet av bevis och tillstånd i enlighet med Chicagokonventionen och, i fråga om unionslagstiftningen, förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Sålunda hör artikeln till unionens behörighet.

Artikel 19 om luftfartsskydd omfattas av EU:s behörighet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 gällande skyddsregler för den civila luftfarten. Artikel 19.4 baserar sig på en EU-modellklausul som har karaktären av rekommendation.

Slutbestämmelserna (artiklarna 20–26) i avtalet hör huvudsakligen till den nationella behörigheten.

4.2 Bestämmelser som hör till området för lagstiftningen

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området

för lagstiftningen, om den gäller utövande eller inskränkning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller är sådan att om den enligt grundlagen ska föreskrivas i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Enligt grundlagsutskottet hör en bestämmelse i en internationell förpliktelse på dessa grunder till området för lagstiftningen oberoende av om den står i strid eller harmonierar med en bestämmelse som utfärdats genom lag i Finland (se t.ex. GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

I artikel 1 definieras de begrepp som används i avtalet. Sådana bestämmelser som indirekt påverkar tolkningen och tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, hör också själva till området för lagstiftningen. Artikeln innehåller således bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Eftersom luftfartsmyndigheterna har sådana i artiklarna 3–5, 10, 12–13, 14 b och 20–24 angivna uppgifter som hör till området för lagstiftningen, hör också definitionen på luftfartsmyndighet som begrepp till området för lagstiftningen. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter som den myndighet som svarar för den civila luftfarten grundar sig på lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och luftfartslagen (864/2014). På motsvarande sätt hör skyldigheterna och rättigheterna i fråga om utsedda flygbolag i artiklarna 3–18 delvis till området för lagstiftningen, och sålunda gäller detta också definitionen på utsett flygbolag. Rätten att landa för andra än trafikändamål används i fråga om flygbolagens trafikrättigheter i artikel 3 och sålunda hör detta till området för lagstiftningen. Även definitionen på tariffer kan anses höra till området för lagstiftningen, eftersom prissättningen enligt artikel 13 hör till området för lagstiftningen. Priserna och prissättningen ansluter sig på ett centralt sätt till friheten att idka näring och bestämmelser om detta finns i 6 kap. i luftfartslagen. I 81 § i grundlagen anges det att om skatter och avgifter samt befrielse från sådana ska alltid föreskrivas genom lag och sålunda hör också begreppet brukaravgifter till området för lagstiftningen. Till övriga delar hör definitionerna i avtalet inte till området för lagstiftningen.

Artikel 2 i avtalet gällande tillämpningen av Chicagokonventionen hör till området för lagstiftningen, eftersom lagstiftningen om lufttrafik till sina centrala delar baserar sig på Chicagokonventionen.

Artikel 3 innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. Bestämmelser om regelbunden och icke-regelbunden lufttrafik mellan och över Finland och tredjeländer samt om flygvägar som omfattas av användningsbegränsningar på basis av ett luftfartsavtal ingår i 66–68 § i luftfartslagen. I 1 § i luftfartslagen erkänns det att internationella förpliktelser som är bindande för Finland har företräde i och med att det i paragrafen anges att bestämmelserna i luftfartslagen ska iakttas, om inte något annat följer av unionslagstiftningen eller andra internationella förpliktelser. Bestämmelserna i artikel 2 i avtalet hör till området för lagstiftningen i Finland, eftersom det i dem bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. I bilagan till avtalet bestäms det om de tekniska detaljerna i fråga om trafikrättigheter.

Artiklarna 4–5 i avtalet, vilka gäller utseende av flygbolag och beviljande och återkallande av trafiktillstånd, hänför sig till Trafiksäkerhetsverkets behörighet och till det förfarande om vilket det föreskrivs i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artiklarna hör i Finland till området för lagstiftningen. Beviljandet av rättigheter hör till medlemsstaternas behörighet. Bestämmelserna i artiklarna 4.1, 4.3 b och 4.4 samt 5.1 b och 5.3 i avtalet hör till området för lagstiftningen, eftersom de innehåller bestämmelser om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter.

Artikel 6 i avtalet innehåller bestämmelser om tillämpning av finsk lagstiftning på vissa luftfartyg, passagerare, besättning, frakt och post som befinner sig inom finskt territorium, och

sålunda hör bestämmelserna till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i artikeln ingår i 6 kap. i luftfartslagen.

Artiklarna 7.1, 7.2 och 7.5 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet. Bestämmelserna motsvarar internationell praxis. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. I artiklarna 7.3 och 7.4 bestäms om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen.

I artikel 8 bestäms om kontroll av passagerare, bagage och frakt i direkt transitotrafik. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen, eftersom de gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelser om detta finns i 9 kap. i luftfartslagen.

I artikel 9 bestäms om kapaciteten inom lufttrafiken, i artikel 10 om godkännande av trafikprogram och i artikel 12 om de statistiska och andra uppgifter som används vid granskning av kapaciteten. Enligt 66 § i luftfartslagen fastställer Trafiksäkerhetsverket platsutbudet och tidtabellerna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artiklarna hör sålunda till området för lagstiftningen.

I artikel 11 bestäms det om användning av leasade luftfartyg och bestämmelser om detta finns i 161 § i luftfartslagen samt i de luftfartsbestämmelser som Trafiksäkerhetsverket utfärdar med stöd av den. Sålunda hör bestämmelserna i artikeln i regel inte till området för lagstiftningen.

I artikel 13 bestäms om tariffer. Trafiksäkerhetsverket fastställer enligt 73 § i luftfartslagen vid behov transportavgifterna för den regelbundna flygtrafiken. Bestämmelserna i artikeln gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och är viktiga med tanke på den i 18 § i grundlagen tryggade näringsfriheten. Bestämmelserna i artikeln ingår i 6 kap. i luftfartslagen och hör sålunda till området för lagstiftningen.

Om skälig konkurrens och iakttagande av konkurrensregler enligt artiklarna 14 och 14 b föreskrivs i konkurrenslagen (948/2011). Bestämmelserna i artiklarna 14 och 14 b hör sålunda till området för lagstiftningen.

Artikel 15, som gäller representation av flygbolag och kommersiell verksamhet, innehåller bestämmelser som gäller etableringsfriheten. Bestämmelserna i Europeiska unionens lagstiftning om etableringsfriheten utsträcker sig i princip inte till personer eller bolag från tredjeländer. När en person från ett tredjeland vill börja utöva yrke eller grunda ett bolag i någon av medlemsstaterna, ska på personen tillämpas den nationella lagstiftningen i landet i fråga. I Finland finns det bestämmelser om inresa, vistelse och arbete i utlänningslagen (301/2004). Bestämmelserna i artikeln hör sålunda till området för lagstiftningen.

I artikel 16 bestäms om brukaravgifter. Artiklarna 16.1 och 16.2 grundar sig på den unionslagstiftning som det redogörs för ovan och som delvis har genomförts genom nationell lagstiftning. Bestämmelserna i artiklarna 16.1 och 16.2 finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Artiklarna 16.3 och 16.4 innehåller inte bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

Bestämmelser om överföring av medel enligt artikel 17 i avtalet finns i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet (360/1968) och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Om erkännande av certifikat och tillstånd enligt artikel 18 bestäms i 4 kap. i luftfartslagen, och sålunda hör bestämmelserna i artikeln till området för lagstiftningen.

Artikel 19 i avtalet hör till området för lagstiftningen, eftersom det i 9 kap. i luftfartslagen bestäms om luftfartsskydd och behörighetsfrågor i anslutning till detta.

Artiklarna 20 och 21 innehåller bestämmelser om förmedlings- och förlikningsförfaranden. Enligt artiklarna är förfarandena inte absolut bindande, eftersom förmedlare och nämnd kan användas för att konstatera substansen i en tvist eller för att rekommendera rättelse eller lösning. De avgöranden som träffas i samband med tvistlösning kan i vissa situationer vara bindande. Då kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen bli avgjorda på ett bindande sätt och bestämmelserna måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån berör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens uppskattning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen.

Enligt artikel 22.2 kan ändringar som endast hänför sig till bilagan avtalas genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna luftfartsmyndigheter och de träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan. I bilagan till avtalet bestäms det om de tekniska detaljerna i fråga om trafikrättigheter som anges i artikel 2. I grundlagen finns det inte några bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå fördrag. Delegering av behörigheten att ingå avtal innebär ett avsteg från bestämmelserna i 93 och 94 § i grundlagen, där det föreskrivs att det i första hand hör till republikens presidents behörigheter att ingå avtal och att riksdagen deltar i godkännandet av internationella förpliktelser. Behörigheten att ingå avtal kan överföras på annan myndighet genom en lag om sättande i kraft av ett fördrag eller annan internationell förpliktelse. Bestämmelser om överförande av behörigheten kan också ingå i själva fördraget, varvid delegeringen kräver reglering på lagnivå, vilket i allmänhet sker genom en blankettlag för att sätta i kraft fördraget. Eftersom det i luftfartsavtalet avtalas om trafikrättigheter som beviljas särskilt utsedda flygbolag och i fråga om vilka beslutet om beviljande med stöd av Chicagokonventionen ska fattas av avtalsstaten, kan avtalet betraktas som ett vanligt fördrag som enligt 93 § 1 mom. i grundlagen ska godkännas av republikens president.

I motiveringen till grundlagen och i grundlagsutskottets praxis har det ansetts att behörigheten att ingå avtal i begränsad utsträckning och exceptionellt kan överföras på andra myndigheter genom lag. En förutsättning är att bemyndigandet begränsar sig till ramarna för den förpliktelse som bemyndigandet gäller och att det inte innebär ett bemyndigande att avtala om sådana ändringar i avtalsförhållandet som påverkar huvudförpliktelsens natur eller målsättning eller om saker som enligt grundlagen hör till riksdagens behörighet. En delegering av behörigheten att ingå avtal till myndigheter kan således närmast gälla tekniska granskningar eller kompletteringar av huvudförpliktelsen eller ordnande av detaljerna för samverkan mellan myndigheterna (RP 1/1998 rd, GrUU 16/2004 rd, GrUU 48/2005 rd). Bestämmelser om delegering av behörigheten att ingå avtal hör till området för lagstiftningen (GrUU 15/1999 rd och GrUU 16/2004 rd).

Enligt regeringens uppfattning innehåller artiklarna 3 och 4 i avtalet huvudförpliktelser för de avtalsslutande parterna att säkerställa utsedda flygbolag vissa rättigheter. Bestämmelserna i dessa artiklar kan anses omfatta grunderna för rättigheterna i fråga. Bilagan till avtalet innehåller bestämmelser av mer teknisk natur som kompletterar dessa bestämmelser bl.a. om flyglinjer och marknadsföringssamarbete. Enligt regeringens uppfattning innebär delegeringsbestämmelsen i artikel 22.2 inte något bemyndigande att avtala om ändringar som påverkar de i artiklarna 3 och 4 avsedda huvudförpliktelsernas natur eller syften. Den delegerade behörighetens materiella betydelse är obetydlig, eftersom bestämmelserna i bilagan till avtalet endast gäller vissa detaljer i transportarrangemangen. Bemyndigandet är inte obegränsat och i be-

myndigandet samt i själva avtalet nämns de myndigheter som kan avtala om ändringar. Förfa-
randet motsvarar dessutom den internationella praxis som länge och allmänt iakttagits inom
luftfartsbranschen.

I bilagan till avtalet fastställs de linjer som de utsedda flygbolagen kan trafikera. Bestämmel-
serna hör inte till området för lagstiftningen.

4.3 Behandlingsordning

Avtalet kan inte anses innehålla bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i
dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt
som avses i 95 § 2 mom. i grundlagen. I grundlagsutskottets utlåtande (GrUU 7/2012 rd) om
den regeringsproposition (RP 10/2012 rd) som gäller protokollet om ändring av luftfartsavtalet
mellan Finland och Ryssland, konstateras det att det lagförslag som ingår i regeringens propo-
sition kan behandlas i vanlig lagstiftningsordning och att beslut om lagförslaget kan fattas med
enkel majoritet. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet således godkännas med enkel ma-
joritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsord-
ning. Enligt regeringens uppfattning inverkar inte heller delegeringsbestämmelsen i artikel
22.2 på propositionens behandlingsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

*riksdagen godkänner det den 21 oktober 2014 ingångna avtalet mellan Republiken
Finlands regering och Socialistiska republiken Vietnams regering om luftfart.*

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

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Vietnam om luftfart

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Ho Chi Minh den 21 oktober 2014 mellan Republiken Finlands regering och Socialistiska republiken Vietnams regering ingångna avtalet om luftfart gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Trafiksäkerhetsverket är den finska luftfartsmyndighet som avses i artikel 1.b i avtalet.

3 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 17 juni 2015

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

AIR SERVICES AGREEMENT

AVTAL MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH SOCIALISTISKA REPUBLIKEN VIETNAMS REGERING OM LUFTFART

BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

Republiken Finlands regering och Socialistiska republiken Vietnams regering (nedan "de avtalsslutande parterna"),

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

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

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

som önskar ingå ett avtal i överensstämmelse med och som komplettering till den ovan nämnda konventionen i syfte att inleda och bedriva reguljär flygtrafik mellan sina territorier och bortom dem,

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

har enats om följande:

Have agreed as follows:

Artikel 1

Article 1

Definitioner

Definitions

1. Om inte annat framgår av sammanhanget avses i detta avtal med termen

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

a) "Chicagokonventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med

a) the term "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

i) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av vardera avtalsslutande parten, och

i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and

ii) alla bilagor och ändringar som har antagits enligt artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för vardera avtalsslutande parten,

ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Contracting

Parties;

b) "luftfartsmyndigheter" i fråga om Republiken Finland de finska luftfartsmyndigheterna och i fråga om Socialistiska republiken Vietnam trafikministeriet (Civil Aviation Authority), eller beträffande vardera parten varje annan person eller annat organ som beordras att utföra de uppgifter som för närvarande sköts av dessa myndigheter, eller liknande uppgifter,

c) "utsett flygbolag" ett flygbolag som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 4 i detta avtal,

d) "flygtrafik", "internationell flygtrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad i artikel 96 i Chicagokonventionen anges om dem,

e) "territorium" i fråga om en avtalssslutande part landområden (fastland och öar) som hör till den ifrågavarande partens suveränitet, inre vattenvägar och territorialvatten som gränsar till dem samt luftrummet ovanför dem,

f) "tariff" avgift som tas ut för transport av passagerare, bagage eller frakt (med undantag för post), inbegripet betydande extra förmåner som ingår i eller tillhandahålls i samband med sådan transport, samt provision som betalas för försäljning av biljetter för persontransporter eller för motsvarande affärsverksamhet vid transport av frakt. Termen omfattar även villkoren för tillämpningen av transportavgiften eller försäljningsprovisionen.

g) "brukaravgift" en avgift som behöriga myndigheter tar ut av flygbolag eller godkänner för tillhandahållande av anläggningar eller tjänster avseende flygplatser och utrustning för flygtrafiktjänster, inbegripet tjänster, lokaler och anläggningar i anslutning till dem för att brukas av luftfartyg, deras besättningar, passagerare eller frakt.

2. Bilagan är en oskiljaktig del av detta avtal och alla hänvisningar till detta avtal innefattar även en hänvisning till bilagan, om inte

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Finnish Civil Aviation Authority, and in the case of the Socialist Republic of Viet Nam, the Ministry of Transport (Civil Aviation Authority of Viet Nam), or in both cases any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

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

e) the term "territory" in relation to a Contracting Party means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of that Contracting Party;

f) 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 sale 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.

g) the term "user charge" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision for aircraft, their crew, passengers and cargo of airport and air navigation facilities, including related services and facilities,

2. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided.

något annat föreskrivs.

3. Artiklarna i detta avtal är försedda med rubriker endast i hänvisningssyfte.

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

Artikel 2

Tillämpning av Chicagokonventionen

På bestämmelserna i detta avtal tillämpas bestämmelserna i Chicagokonventionen endast i den utsträckning bestämmelserna kan tillämpas på internationell flygtrafik.

Article 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar those provisions are applicable to international air services.

Artikel 3

Beviljande av trafikrättigheter

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter i fråga om internationell flygtrafik som bedrivs av den sistnämnda avtalsslutande parten:

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

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

2. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten i detta avtal specificerade rättigheter att bedriva internationell flygtrafik på de linjer som specificerats i bilagan till detta avtal. Denna trafik och dessa linjer benämns nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer". Det eller de flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten åtnjuter vid bedrivandet av överenskommen trafik på en specificerad linje, utöver de rättigheter som anges i punkt 1 i denna artikel, rätt att landa inom den andra avtalsslutande partens territorium på de orter som specificerats för denna linje i bilaga till detta avtal i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller avlämna passagerare, frakt och post, särskilt för sig eller i kombination med varandra.

3. Bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel ska inte anses berättiga ett av den ena avtals-

Article 3

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 appropriate Section of 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 airline 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 to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging in international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated

slutande parten utsett flygbolag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra avtalsslutande parts territorium. De avtalsslutande parterna ska särskilt diskutera och träffa avtal om rätten för ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten att transportera passagerare, frakt och post mellan orter på den andra avtalsslutande partens territorium och orter på en tredje parts territorium.

4. Om ett flygbolag som utsetts av en avtalsslutande part på grund av väpnade konflikter, politiska störningar och händelser eller särskilda och exceptionella förhållanden inte kan bedriva trafik på dess normala linje, ska den andra avtalsslutande parten göra sitt bästa för att i syfte att underlätta den fortsatta trafiken tillämpa tillfälliga arrangemang, inbegripet bevilja tillfälliga alternativa rättigheter, i enlighet med ett ömsesidigt beslut mellan de avtalsslutande parterna.

airline of one Contracting Party the right to take on board, 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.

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

Artikel 4

Utseende av flygbolag och beviljande av trafiktillstånd

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

2. Vardera avtalsslutande parten har rätt att återkalla eller ändra ett sådant utseende.

3. När den andra avtalsslutande parten har tagit emot det skriftliga meddelandet ska dess luftfartsmyndigheter under förutsättning att följande villkor fylls utan dröjsmål bevilja det utsedda flygbolaget ett trafiktillstånd:

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Republiken Finland:

i) bolaget är etablerat på Finlands territorium enligt fördraget om upprättandet av Europeiska unionen och har en giltig operativ licens i enlighet med Europeiska unionens

Article 4

Designation Of Airlines And Operating Authorization

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

2. 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 set forth below, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization:

(a) In the case of an airline designated by the Republic of Finland:

(i) it is established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty establishing the European Union and has a valid Operating Licence in accordance with Euro-

lagstiftning,

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet utövar och upprätthåller verklig tillsyn över flygbolaget och den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen är tydligt angiven i den handling där flygbolaget utses, och

iii) flygbolaget ägs direkt eller genom majoritetsäggande och i praktiken kontrolleras av medlemsstater av Europeiska unionen och/eller medborgare i medlemsstaterna,

b) när det gäller flygbolag som har utsetts av Socialistiska republiken Vietnam:

i) bolaget är etablerat på Socialistiska republiken Vietnams territorium och har en giltig operativ licens i enlighet med lagstiftningen i Socialistiska republiken Vietnam,

ii) Socialistiska republiken Vietnam utövar och upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget och svarar för att bevilja dess drifttillstånd, och

iii) flygbolaget ägs direkt eller genom majoritetsäggande och i praktiken kontrolleras av Socialistiska republiken Vietnam och/eller dess medborgare.

4. Vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter får kräva att ett flygbolag som har utsetts av den andra avtalsslutande parten bevisar att den kan fylla de villkor, som de ovan nämnda myndigheterna enligt normal och skälig tillämpning av lagar och föreskrifter ställer på internationell flygtrafik i enlighet med bestämmelserna i Chicagokonventionen.

5. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att flygbolaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

pean Union law;

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

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by Member States of the European Union and/or by nationals of such states.

(b) In the case of an airline designated by the Socialist Republic of Viet Nam:

(i) it is established in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam and has a valid Operating Licence in accordance with Viet Namese law;

(ii) the Socialist Republic of Viet Nam exercises and maintains effective regulatory control of the airline and is responsible for issuing its Air Operator's Certificate; and

(iii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by the Socialist Republic of Viet Nam and/or by its nationals.

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. 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.

Artikel 5

Återkallande av trafiktillstånd permanent eller tillfälligt

1. Vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter har rätt att återkalla ett trafiktillstånd eller att tillfälligt förbjuda ett flygbolag utsett av den andra avtalsslutande parten att nyttja de rättigheter som avses i artikel 3 punkt 2 i detta avtal eller att uppställa sådana villkor för nyttjande av dessa rättigheter som den finner behövliga, om

a) när det gäller flygbolag som har utsetts av Republiken Finland:

i) flygbolaget inte är etablerat på Republiken Finlands territorium enligt fördraget om upprättandet av Europeiska unionen eller det inte har en giltig operativ licens i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning,

ii) den medlemsstat i Europeiska unionen som har utfärdat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget eller den luftfartsmyndighet som svarar för tillsynen inte är tydligt angiven i den handling där flygbolaget utses, eller

iii) flygbolaget inte ägs direkt eller genom majoritetsägande och i praktiken inte kontrolleras av medlemsstater i Europeiska unionen och/eller medborgare i medlemsstaterna,

när det gäller flygbolag som har utsetts av Socialistiska republiken Vietnam:

i) flygbolaget inte är etablerat på Socialistiska republiken Vietnams territorium eller det inte har en giltig operativ licens i enlighet med lagstiftningen i Socialistiska republiken Vietnam,

ii) Socialistiska republiken Vietnam inte utövar eller upprätthåller verklig myndighetstillsyn över flygbolaget eller Socialistiska republiken Vietnam inte svarar för att bevilja dess drifttillstånd, eller

iii) flygbolaget inte ägs direkt eller genom

Article 5

Revocation or 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 3 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 the case of an airline designated by the Republic of Finland:

(i) it is not established in the territory of the Republic of Finland under the Treaty establishing the European Union or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law;

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

(iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by Member States of the European Union and/or by nationals of such states.

In the case of an airline designated by the Socialist Republic of Viet Nam:

(i) it is not established in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam or does not have a valid Operating Licence in accordance with Viet Namese law;

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Socialist Republic of Viet Nam or the Socialist Republic of Viet Nam is not responsible for issuing its Air Operator's Certificate; or

(iii) the airline is not owned directly or

majoritetsägande och i praktiken inte kontrolleras av Socialistiska republiken Vietnam och/eller dess medborgare, eller

b) flygbolaget har försummat att följa lagar och föreskrifter utfärdade av den avtalsslutande part som har beviljat rättigheterna, eller

c) flygbolaget i annat hänseende inte bedriver trafik i enlighet med villkoren i detta avtal.

2. Om det inte är nödvändigt att omedelbart återkalla ett tillstånd permanent eller tillfälligt eller att uppställa ovan i punkt 1 nämnda villkor i syfte att hindra fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rättighet utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Sådant samråd ska inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om samråd har framställts.

3. Hänvisningarna i detta avtal till Republiken Finlands medborgare ska anses utgöra hänvisningar till medborgare i Europeiska unionens medlemsstater eller i Europeiska frihandelssammanslutningen.

through majority ownership and it is not effectively controlled by the Socialist Republic of Viet Nam and/or by its nationals; or

b) in case of failure by that airline to comply with the laws 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 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.

3. Reference in this Agreement to nationals of the Republic of Finland shall be understood as referring to nationals of Member States of the European Union or the European Free Trade Association.

Artikel 6

Tillämpning av lagar och föreskrifter

1. En avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om ett i internationell flygtrafik insatt luftfartygs tillträde till eller avgång från dess territorium samt om drift och navigering av sådant luftfartyg inom dess territorium, är tillämpliga på ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

2. En avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, bagage, frakt eller post, såsom formaliteter om ankomst, avfärd, emigration, immigration, tull, hälsa och karantän, är under uppehåll inom detta territorium tillämpliga på passagerare, besättning, bagage, frakt och post som befordras med luftfartyg som används av ett flygbolag som den andra

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 of navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline of the other 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, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

avtalsslutande parten har utsett.

3. De lagar och föreskrifter som avses i denna artikel tillämpas på lika grunder på luftfartyg som används i internationell flygtrafik av flygbolag som utsetts av endera avtalsslutande parten.

3. The laws and regulations referred to in this Article shall be applied equally to any aircraft engaged in an international air service of the designated airlines of both Contracting Parties.

Artikel 7

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

1. Luftfartyg som används i internationell flygtrafik av ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten, samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjolja samt förråd ombord (däri inbegripet mat, drycker och tobak) på sådana luftfartyg är vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens territorium fria från alla skatter, tullar, kontrollavgifter och övriga liknande avgifter, förutsatt att sådan utrustning samt sådana reservdelar och förråd förblir ombord tills de åter förs ut, eller att de används eller förbrukas i sådana luftfartyg vid flygningar över nämnda territorium.

2. Från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, med undantag för avgifter som baserar sig på kostnader för en tillhandahållen tjänst, är likaså befriade

a) luftfartygs förråd som tagits ombord i skäligen mängd inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas ombord på utgående luftfartyg som brukas i internationell flygtrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten,

b) reservdelar, inbegripet motorer, som införs till den ena avtalsslutande partens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som brukas i internationell trafik av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten,

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsförmödenheter som införs eller införskaffas inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas i internationell flygtrafik som bedrivs av ett flygbolag som

Article 7

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, with the exception of charges based on the cost of the service 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

utsetts av den andra avtalsslutande parten, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den avtalsslutande partens territorium där de tagits ombord.

3. De i punkt 2 i avsedda förnödenheterna ska ställas under tullövervakning om detta fordras.

4. Luftburen standardutrustning, samt förnödenheter, förråd och reservdelar, som normalt finns ombord på luftfartyg som används av ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten, får lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med tillstånd av denna avtalsslutande parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under sagda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut från territoriet eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

5. Handlingar som flygbolaget behöver, såsom tidtabeller, flygbiljetter och flygfraktsedlar som är avsedda att användas av ett flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten och som införts på den andra avtalsslutande partens territorium ska befrias från skatter, tullar, kontrollavgifter och andra liknande avgifter på den sistnämnda avtalsslutande partens territorium.

Artikel 8

Direkt transitotrafik

1. Passagerare, bagage, frakt och post i direkt transitotrafik genom en avtalsslutande parts territorium som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för detta ändamål, är endast underkastade en förenklad kontroll. Detta gäller dock inte skyddsåtgärder mot våldshandlingar, flygplanskapningar och smuggling av narkotika.

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

when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned 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 waybills, intended for 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 the latter territory.

Article 8

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 purpose 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 of customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Artikel 9

Principer för bedrivande av överenskommen trafik

1. De avtalsslutande parternas utsedda flygbolag ska ha rättvisa och lika möjligheter och lika kapacitetsrättigheter att bedriva överenskommen trafik på de specificerade linjerna mellan deras respektive territorier.

2. När den bedriver överenskommen trafik ska en avtalsslutande parts utsedda flygbolag beakta den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolags intressen så att de sistnämndas trafikering av samma linjer eller delar av dem inte onödigtvis försvåras.

3. Överenskommen trafik som bedrivs av de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag ska nära motsvara de krav som allmänheten ställer på transporter som utförs på de specificerade linjerna och ha som huvudsyfte att erbjuda en sådan trafikkapacitet, med skälig belastning av materielen, som motsvarar de nuvarande och på en skälig beräkning baserade behoven att befordra passagerare och frakt, inbegripet post, från och till den avtalsslutande parts territorium som utsett flygbolaget.

Article 9

Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity, and equal capacity entitlement, for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have 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, between the territories of the Contracting Parties.

Artikel 10

Godkännande av trafikprogram

1. Flygbolag som utsetts av en avtalsslutande part ska underställa sitt trafikprogram (för sommar- och vintertrafikperioderna) den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande senast trettio (30) dagar innan trafikeringen inleds. Programmet ska särskilt innefatta tidtabeller, trafikfrekvens och de luftfartgstyper som kommer att användas. Luftfartsmyndigheterna ska fatta beslut om sådana trafikprogram inom tjugo (20) dagar från den dag då flygbolaget i fråga underställer sitt program för godkännande.

Article 10

Approval Of Traffic Programmes

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic programmes (for the summer and winter traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) 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 twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Flygbolag som utsetts av en avtalsslutande part ska underställa varje ändring i trafikprogrammet, ävensom ansökan om tillstånd att utföra extra flygningar, den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande. Sådana ansökningar om ändring i trafikprogrammet eller om extra flygningar ska behandlas i snabb ordning av luftfartsmyndigheterna.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline 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.

Artikel 11

Användning av leasade luftfartyg

Flygbolag som utsetts av en avtalsslutande part får i överenskommen trafik använda ett luftfartyg som inte ägs av flygbolaget med beaktande av lagar och förordningar som gäller den avtalsslutande parten i fråga. Leasing, chartring och ömsesidigt utbyte av luftfartyg ska fylla följande villkor:

i) hyresarrangemangen får inte leda till att ett flygbolag i den tredje stat som leasar ut luftfartyget får sådana trafikrättigheter som flygbolaget i fråga annars inte skulle erhålla,

ii) den ekonomiska nytta till förmån för det flygbolag som leasar ut luftfartyget får inte vara beroende av inkomster eller förluster av verksamheten av detta utsedda flygbolag, och

iii) ansvaret för att det leasade luftfartyget är ständigt luftvärdigt och för att normerna för flygdrift och underhåll följs på tillbörligt sätt ska fastställas enligt tillämpliga bestämmelser i Chicagokonventionen, inbegripet anmärkning 1 och 2 i kapitel 3 i del 1 i bilaga 6.

Artikel 12

Statistiska och andra uppgifter

En avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter ska på begäran förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter med sådana statistiska och andra uppgifter enligt säsong som skäligen kan krävas för granskning av den kapacitet som erbjuds inom den överenskomna trafiken av den förstnämnda partens utsedda flygbolag. Denna statistik ska innefatta uppgifter om de trafikmängder som

Article 11

Operation of Leased Aircraft

A designated airline of either Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the Party concerned, use an aircraft other than one owned by it on the agreed services. The use of a leased, chartered or interchanged aircraft shall fulfil the following conditions:

i) the leasing arrangements shall not be equivalent to allowing a lessor airline of a third State access to traffic rights not otherwise available to that airline;

ii) the financial benefit to be obtained by the lessor airline shall not be dependent on profit or loss of the operations of the designated airline concerned; and

iii) responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft shall be established in accordance with applicable provisions of the Chicago Convention, including Notes 1 and 2 in Chapter 3, Part I, Annex 6.

Article 12

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 airline of the first Contracting Party. Such statements shall include infor-

det granskade flygbolaget har befordrat i den överenskomna trafiken totalt eller i vilken del som helst av den.

mation on the amount of traffic carried by such airline on the whole or any part of the agreed services.

Artikel 13

Tariffer

1. De tariffer som tillämpas ska fastställas så att de är skäliga med nödvändigt beaktande av alla relevanta faktorer, inbegripet kostnaderna för trafiken, en skälig vinst, trafikens särdrag (såsom smidighet och passagerarutrymmen), intresset hos dem som använder sig av trafiken samt de tariffer som tillämpas av andra flygbolag på vilken del som helst av den specificerade linjen. Dessa tariffer ska bestämmas i enlighet med följande bestämmelser i denna artikel.

2. Varje tariff ska underställas vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande senast trettio (30) dagar (eller inom en sådan kortare frist som vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter har kommit överens om) före den tidpunkt tariffen är avsedd att tas i bruk.

3. En föreslagen tariff kan när som helst godkännas av någondera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. I avsaknad av sådant godkännande anses tariffen ha blivit godkänd av en avtalsslutande parts luftfartsmyndighet om inte denna avtalsslutande parts luftfartsmyndighet inom tjugo (20) dagar från tidpunkten för ansökningen skriftligt har meddelat den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndighet att den inte kan godkänna den föreslagna tariffen. Om någondera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter ger ett sådant skriftligt meddelande om ogillande av tariff kan luftfartsmyndigheterna på enderas begäran eftersträva att bestämma tariffen genom överenskommelse dem emellan.

4. Om luftfartsmyndigheterna inte kan bestämma en tariff med stöd av bestämmelserna i punkt 3 i denna artikel kan meningsskiljaktigheten på enderas begäran avgöras enlighet med bestämmelserna i artikel 21 i detta avtal.

5. En tariff som fastställts i enlighet med

Article 13

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. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

3. Each proposed tariff may be 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 twenty (20) 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.

4. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 3 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement.

5. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall re-

bestämmelserna i denna artikel gäller tills den ersatts av en ny tariff som fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel. Om inte annat överenskommits mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter ska en tariffs giltighet med stöd av denna punkt inte förlängas med mer än tolv (12) månader efter den dag då den annars skulle ha upphört att gälla.

6. Utan hinder av vad som bestäms i denna artikel tillämpas på tariffer som tas ut av flygbolag utsedda av Socialistiska republiken Vietnam för transporter som bedrivs helt inom Europeiska unionen Europeiska unionens lagstiftning.

Artikel 14

Skälig konkurrens

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag ska ha skäliga och likadana möjligheter att delta i de internationella lufttransporter som avses i detta avtal.

2. Vardera avtalsslutande parten ska vid behov vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för det flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

Artikel 14 b

Konkurrensregler

1. De avtalsslutande parterna går med på att följande praxisar bland flygbolag kan anses utgöra konkurrenshämmande beteenden som eventuellt kräver närmare granskning:

- a) uttag av avgifter och priser på linjer på en nivå som sammantaget inte räcker till för att täcka kostnaderna för att tillhandahålla tjänster,
- b) överdriven ökning av kapacitet eller turthet,
- c) de ovan avsedda praxisarna är inte tillfälliga utan kontinuerliga,

main 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 Contracting 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.

6. Notwithstanding the provisions of this Article, the tariffs to be charged by a designated airline of the Socialist Republic of Viet Nam for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

Article 14

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 actions within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 14b

Competition Rules

1. The Contracting Parties agree that the following airline practices may be regarded as possible anti-competitive practices that may merit closer examination:

- a) charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b) the addition of excessive capacity or frequency of service;
- c) the practices in question are sustained rather than temporary;

d) praxisarna har en allvarlig ekonomiskt skadlig inverkan på ett annat flygbolag eller orsakar betydande skada för ett annat flygbolag,

e) praxisarna har uppenbarligen för avsikt eller leder sannolikt till att ett annat flygbolag blir handlingsförlamat, utesluts eller drivs bort från marknaden, och

f) det förekommer verksamhet som hänvisar till missbruk av dominerande ställning på linjen.

d) the practices in question have a serious negative economic effect on, or cause significant damage to, another airline;

e) the practices in question reflect an apparent intent or have the probable effect, of crippling, excluding or driving another airline from the market; and

f) behaviour indicating an abuse of dominant position on the route.

2. Beviljandet av statligt stöd och/eller bidrag ska vara öppet mellan de avtalsslutande parterna och det får inte förvränga konkurrensen mellan de flygbolag som utsetts av de avtalsslutande parterna. En avtalsslutande part ska på begäran ge den andra avtalsslutande parten fullständiga uppgifter om dylikt bidrag och revideringar eller förlängningar av det. Dylika uppgifter ska hanteras ytterst varsamt och konfidentiellt.

2. The grant of state aid and/or subsidy shall be transparent between the Contracting Parties, and shall not distort competition among the designated airlines of the Contracting Parties. The Contracting Parties concerned shall furnish the other Contracting Party, upon request, with complete information on such grant and any revision to or extension of such grant. Such information shall be treated with the utmost sensitivity and confidentiality.

3. Om en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter anser att ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten har för avsikt att inleda eller bedriver verksamhet med drag av osund konkurrens enligt 1 punkten eller med indikationer om diskriminering som utövas av den andra avtalsslutande parten i form av orimligt statligt stöd och/eller bidrag, får de för att reda ut problemet begära samråd enligt artikel 20 (Samråd). Till en sådan begäran ska fogas ett meddelande om orsakerna till begäran och samrådet ska inledas inom femton (15) dagar från begäran.

3. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airline of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behaviour in accordance with the indicators listed in paragraph 1, or any discrimination by means of unduly state aid and/or subsidy by the other Contracting Party, they may request consultation in accordance with Article 20 (Consultations) with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within 15 days of the request.

4. Om de avtalsslutande parterna inte kan lösa problemet genom samråd får endera avtalsslutande parten ansöka om tvistlösning enligt artikel 21 (Tvistlösning) för att lösa meningsskiljaktigheten.

4. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultations, either Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 21 (Settlement of Disputes) to resolve the dispute.

5. Vardera avtalsslutande parten har rätt att vägra bevilja ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag trafiktillstånd eller att återkalla sådana tillstånd permanent eller tillfälligt, uppställa villkor för användningen av dem eller begränsa dem, om det finns grundad anledning att tro att den orättvisa eller konkurrenshämmande verksamhet enligt 1

5. Each Contracting Party shall have the right to withhold, revoke, suspend, impose conditions or limit the operating authorizations with respect to an airline designated by the other Contracting Party temporarily should there be reasonable ground to believe that unfair or anti-competitive practices related to paragraphs 1 and 2 committed by the

och 2 punkten som den avtalsslutande parten eller ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag utövar har allvarliga konsekvenser för den trafik som bedrivs av ett flygbolag utsett av den förstnämnda avtalsslutande parten.

other Contracting Party or its designated carrier seriously affects the operation of its designated airline.

Artikel 15

Kommersiell verksamhet

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag har rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium, i enlighet med de nationella lagar och föreskrifter som gäller där, ha kontor och administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för det utsedda flygbolagets verksamhet.

2. De avtalsslutande parternas utsedda flygbolag ska ha rätt att fritt sälja lufttransporttjänster genom anlitande av sina egna transportdokument inom båda avtalsslutande parternas territorier, antingen direkt eller genom ombud, i valfri konvertibel valuta i enlighet med lokala bestämmelser. Vardera avtalsslutande parten ska avhålla sig från att begränsa rätten för ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag att marknadsföra och sälja, och för någon person att köpa sådana transporttjänster.

3. Varje utsett flygbolag har rätt att tillhandahålla sina markttjänster på den andra avtalsslutande partens territorium eller att lägga ut dessa tjänster på entreprenad enligt val antingen helt eller delvis till vilken bemyndigad tillhandahållare av dessa tjänster som helst. Om de lagar och föreskrifter som tillämpas på markttjänster på den ena avtalsslutande partens territorium hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar den eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämligt i fråga om användning av egenhantering och markttjänster som tillhandahålls av en eller flera tjänsteleverantörer.

Article 15

Commercial Activities

1. The designated airline 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 in accordance with local regulations. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of the designated airline of the other Contracting Party to promote and sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each designated airline shall have the right to provide its own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by supplier or suppliers.

Artikel 16

Brukaravgifter

1. De brukaravgifter som en avtalsslutande part eller andra organ tar ut av den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolag får inte vara större än de avgifter som tas ut av nationella flygbolag som bedriver liknande internationell trafik.

2. Vardera avtalsslutande parten ska främja samråd om brukaravgifter mellan sina behöriga faktureringsmyndigheter och mellan de flygbolag som använder de tjänster och den utrustning som de tillhandahåller, om möjligt genom de organisationer som företräder dessa flygbolag. Sådana användare ska ges en skälig förhandsanmälan om alla ändringsförslag så att de har möjlighet att lämna sina synpunkter innan ändringen genomförs. Vardera avtalsslutande parten ska dessutom uppmuntra sina behöriga faktureringsmyndigheter och ovan nämnda användare att utbyta behövliga uppgifter om avgifterna.

Article 16

User Charges

1. A Contracting Party shall not impose on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its national airlines operating similar international air services.

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

Artikel 17

Överföring av medel

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag får fritt överföra inkomstöverskott på det territorium där försäljningen ägt rum. Inkomster från försäljning av lufttransporttjänster som tillhandahålls direkt eller genom ombud, inbegripet extra tjänster eller kompletterande tjänster i samband med sådan försäljning, samt den kommersiella ränta som influtit under deponeringstiden inkluderas i nettobeloppet av överföringen.

2. Överföringarna ska göras i fritt konvertibel valuta enligt gällande växelkurs och på dem får inte påföras några avgifter, begränsningar, bestämmelser eller dröjsmål utöver normala bankavgifter och -förfaranden efter det att det flygbolag som saken gäller har fullgjort alla sina ostridiga lokala betalnings-skyldigheter.

Article 17

Transfer Of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the territory of the sale. The revenues from sales of air transport services, including ancillary or supplemental services related to such sales, provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.

2. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the prevailing market rate of exchange and shall not, within the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any change, limitation, imposition or delay after the airline concerned has discharged all undisputed local financial obligations.

Artikel 18

Erkännande av certifikat och tillstånd

En avtalsslutande part ska erkänna giltiga luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd som har utfärdats eller godkänts av den andra avtalsslutande parten för att bedriva överenskommen trafik på specificerade linjer, under förutsättning att handlingarna har utfärdats på villkor som åtminstone är likvärdiga med de miniminormer som uppställts i enlighet med Chicagokonventionen. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig dock rätten att vägra erkänna sådana behörighetsbevis eller tillstånd för flygningar över dess eget territorium som den andra avtalsslutande parten utfärdat dess medborgare.

Artikel 19

Luftfartsskydd

1. De avtalsslutande parterna bekräftar, i överensstämmelse med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt, att deras skyldighet gentemot varandra att skydda civil luftfart mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerad del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om deras folkrättsliga rättigheter och skyldigheter ska de avtalsslutande parterna i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, i den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg och i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten.

2. De avtalsslutande parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra handlingar som innefattar olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för

Article 18

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or validated by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified route, provided that the requirements under which such certificates or licences 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. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 19

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 September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 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

flygtrafiktjänst, samt varje annat hot som riktar sig mot säkerheten inom den civila luftfarten.

3. De avtalsslutande parterna ska handla i enlighet med de bestämmelser och de tekniska krav om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor i Chicagokonventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för de avtalsslutande parterna. De ska kräva att operatörer av luftfartyg införda i deras register samt sådana luftfartygsoperatörer vars huvudsakliga verksamhetsställe eller stadigvarande hemort är på deras territorium, samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Vardera avtalsslutande parten går med på att sådana luftfartygsoperatörer kan åläggas att iakttä de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra avtalsslutande parten kräver vid ett luftfartygs ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. Vardera avtalsslutande parten ska se till att verkningsfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning och inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Vardera avtalsslutande parten ska ge en välvillig behandling av en begäran från den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäligen för att bemöta ett bestämt hot.

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

civil air navigation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annex to the Convention to the extent that such security provisions and requirements 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 airports 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 and requirements 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 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.

Artikel 20

Samråd

De avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter ska i en anda av nära samarbete tidvis samråda med varandra för att säkerställa genomförandet av bestämmelserna i detta avtal och en tillfredsställande efterlevnad av dem.

Artikel 21

Tvistlösning

1. Om det uppkommer meningsskiljaktighet mellan de avtalsslutande parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, ska de avtalsslutande parterna i första hand försöka avgöra den genom underhandlingar.

2. Om de avtalsslutande parterna inte når en överenskommelse genom underhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta meningsskiljaktigheten en viss person eller ett visst organ för avgörande. Om sådan överenskommelse inte nås, ska meningsskiljaktigheten på någondera avtalsslutande partens begäran underställas en skiljedomstol, bestående av tre skiljemän, av vilka vardera avtalsslutande parten utser en skiljeman och de två sålunda utsedda utser en tredje. Vardera avtalsslutande parten ska utse en skiljeman inom sextio (60) dagar räknat från den dag då den ena avtalsslutande parten av den andra emottagit en på diplomatisk väg framställd begäran om biläggande av meningsskiljaktigheten, och den tredje skiljemannen ska utses inom följande period av sextio (60) dagar. Om någondera avtalsslutande parten inte utser en skiljeman inom utsatt tid kan ordföranden för Internationella civila luftfartsorganisationens råd på begäran av någondera avtalsslutande parten utse en skiljeman eller skiljemän. Den tredje skiljemannen ska vara medborgare i en tredje stat och verka som ordförande i skiljedomstolen.

3. De avtalsslutande parterna ska iakttä varje beslut som fattats med stöd av punkt 2 i denna artikel.

Article 20

Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

Article 21

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 dominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate and appoint an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of the 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 a 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. 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. Vardera avtalsslutande parten svarar för kostnaderna för den skiljeman som den har utsett. Skiljedomstolens kostnader, inbegripet avgifter och kostnader för den tredje skiljemannen, delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

5. Skiljedomstolen ska själv bestämma över förfarandet.

4. Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it. All other expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the third arbitrator, shall be equally shared between the Contracting Parties.

5. The Tribunal shall determine its own procedures.

Artikel 22

Ändringar

1. Om en avtalsslutande part anser att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära samråd i frågan med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd ska inledas inom sextio (60) dagar efter den dag begäran framförts, ifall inte båda avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av denna frist. Ändringar som överenskommits vid sådana samråd ska godkännas av vardera avtalsslutande parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna har meddelat varandra att dessa förfaranden har iakttagits.

2. Trots vad som bestäms i punkt 1 kan ändringar som endast hänför sig till bilagan beslutas mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och de träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan.

Artikel 23

Uppsägning

1. En avtalsslutande part kan när som helst underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. Sådan underrättelse ska samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen.

2. I ett sådant fall upphör detta avtal att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten tog emot nämnda

Article 22

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 as agreed between them.

Article 23

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

underrättelse. Erkänner inte den andra avtalslutande parten mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Party. In the absence of acknowledgement 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.

Artikel 24

Article 24

Multilateral konventioner

Multilateral Conventions

Om en multilateral konvention som gäller luftfart träder i kraft för vardera avtalsslutande parten, ska bestämmelserna i en sådan konvention ha företräde i förhållande till detta avtal. Samråd i enlighet med artikel 20 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i sagda multilateral konvention.

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 20 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.

Artikel 25

Article 25

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

Registration with ICAO

Detta avtal och varje ändring i det ska registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

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

Artikel 26

Article 26

Ikraftträdande

Entry Into Force

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna på diplomatisk väg har meddelat varandra att de förfaranden som behövs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

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.

RP 10/2015 rd

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal i två exemplar på finska, svenska, vietnamesiska och engelska vilka alla texter är lika giltiga. Vid avvikande tolkningar ska texten på engelska ha företräde.

Upprättat i Ho Chi Minh
den 21 oktober 2014.

För Republiken Finlands regering

För Socialistiska republiken Vietnams regering

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Finnish, Swedish, Vietnamese and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English language text shall prevail.

Done at Ho Chi Minh
on 21 October 2014.

For the Government of the Republic of Finland

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

Bilaga

TILL AVTALET MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH SOCIALISTISKA REPUBLIKEN VIETNAMS REGERING OM LUFTFART

Del 1

Linjer som flygbolag utsedda av Republiken Finland får trafikera i båda riktningarna

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Orter i Vietnam</u>	<u>Orter bortom Finland</u>
Orter i Finland	Två orter	Hanoi och Ho Chi Minh	En ort

Del 2

Linjer som flygbolag utsedda av Socialistiska republiken Vietnam får trafikera i båda riktningarna

<u>Avgångsorter</u>	<u>Mellanliggande orter</u>	<u>Orter i Finland</u>	<u>Orter bortom Vietnam</u>
Orter i Vietnam	Två orter	Helsingfors och en annan ort i Finland	En ort

Del 3

Anmärkningar:

1. Om ett flygbolag som utsetts av en avtalsslutande part så önskar kan valfri ort i del 1 och 2 i denna bilaga på specificerade linjer lämnas bort på valfri flygning eller alla flygningar, förutsatt att dessa flygningar avgår från den avtalsslutande parts territorium som har utsett flygbolaget i fråga.
2. Finland ska utse de mellanliggande och bortomliggande orterna på de specificerade linjerna enligt del 1 och underrätta Vietnam om dem. Om Finland så önskar kan den valda orten (de valda orterna) ändras, varvid Vietnam ska underrättas om den nya orten (de nya orterna).
3. Vietnam ska utse de mellanliggande och bortomliggande orterna på de specificerade linjerna enligt del 2 och underrätta Finland om dem. Om Vietnam så önskar kan den valda orten (de valda orterna) ändras, varvid Finland ska underrättas om den nya orten (de nya orterna).