

# FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLINGS FÖRDRAGSSERIE

## ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER

2000

Utgiven i Helsingfors den 22 mars 2000

Nr 10—15

### INNEHÅLL

Nr		Sidan
10	Förordning om ikraftträdande av luftfartsavtalet med regeringen för Hongkongs särskilda administrativa område i Folkrepubliken Kina .....	149
11	Republikens presidents förordning om ikraftträdande av 1988 års protokoll till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss .....	168
12	Republikens presidents förordning om ikraftträdande av 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention .....	169
13	Republikens presidents förordning om ikraftträdande av ändringar i bilagorna I och II till protokoll av år 1978 till 1973 års konvention till förhindrande av förorening från fartyg .....	170
14	Republikens presidents förordning om ikraftträdande av ändringar i IBC- och IGC-koderna till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss .....	171
15	Republikens presidents förordning om ikraftträdande av ändringar i BCH- och IBC-koderna till protokoll av år 1978 till 1973 års konvention till förhindrande av förorening från fartyg ....	172

### Nr 10

(Finlands författningssamlings nr 289/2000)

### Förordning

#### om ikraftträdande av luftfartsavtalet med regeringen för Hongkongs särskilda administrativa område i Folkrepubliken Kina

Given i Helsingfors den 18 februari 2000

På föredragning av trafikministern stadgas:

1 §  
Det i Hongkong den 14 januari 2000 ingångna luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och regeringen för Hongkongs särskilda administrativa område i Folkrepubliken Kina, vilket republikens president godkände den 4 februari 2000 och beträffande vilket noterna om dess

godkännande utväxlats den 8 februari 2000, träder i kraft den 1 april 2000 såsom därom överenskommits.

2 §  
Denna förordning träder i kraft den 1 april 2000.

Helsingfors den 18 februari 2000

**Republikens President**

**MARTTI AHTISAARI**

Trafikminister *Olli-Pekka Heinonen*

(Översättning)

## LUFTFARTSAVTAL

### MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH REGERINGEN FÖR HONGKONGS SÄRSKILDA ADMINISTRATIVA OMRÅDE I FOLKREPUBLIKEN KINA

Republiken Finlands regering ("Finland") och regeringen för Hongkongs särskilda administrativa område i Folkrepubliken Kina ("Hongkongs särskilda administrativa område"), nedan benämnda "avtalslutande parter",

som önskar ingå ett avtal i syfte att tillhandahålla en ram för lufttrafik mellan Finland och Hongkongs särskilda administrativa område,

har kommit överens om följande:

#### Artikel 1

##### *Definitioner*

I detta avtal avses, om inte sammanhanget annat förutsätter,

a) med uttrycket "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland Luftfartsverket och i fråga om Hongkongs särskilda administrativa område luftfartsdirektören, eller beträffande vardera parten varje annan person eller annat organ som har bemyndigats utöva de eller liknande funktioner som för närvarande handhas av nämnda myndigheter;

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

c) med uttrycken "område" i fråga om Finland vad i artikel 2 i konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, anges om "territorium", och i fråga om Hongkongs särskilda administrativa område vad som inbegrips av ön Hongkong samt Kowloon och de nya territorierna;

## AGREEMENT

### BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

#### CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Republic of Finland ("Finland") and the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region"), hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Finland and the Hong Kong Special Administrative Region,

Have agreed as follows:

#### Article 1

##### *Definitions*

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

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

(c) the term "area" in relation to Finland has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories;

d) med uttrycken "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad i artikel 96 i nämnda konvention anges om dem;

e) med uttrycket "tariff" en eller flera av följande definitioner:

i) det pris som avkrävs av ett flygbolag för befordran av passagerare och deras bagage i reguljär lufttrafik samt de avgifter och villkor för tjänster i anslutning till sådan befordran;

ii) det pris som avkrävs av ett flygbolag för befordran av frakt (inbegripet post) i reguljär lufttrafik;

iii) de villkor som reglerar tillgängligheten eller tillämpningen av varje sådant pris, inbegripet varje förmån som ingår i priset; och

iv) den provision som utbetalas av ett flygbolag till ett ombud för de biljetter som sålts eller för de flygfraktsedlar som uppgjorts av detta ombud för befordran i reguljär lufttrafik.

f) uttrycket "detta avtal" inbegriper bilagan till detta avtal samt varje ändring av bilagan eller av avtalet.

#### Artikel 2

##### *Bestämmelser i Chicagokonventionen som är tillämpliga på internationell lufttrafik*

Vid implementeringen av detta avtal skall de avtalsslutande parterna handla i överensstämmelse med bestämmelserna i konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inklusive bilagorna och varje ändring av konventionen eller dess bilagor som är gällande för vardera avtalsslutande parten, i den omfattning dessa bestämmelser är tillämpliga på internationell lufttrafik.

#### Artikel 3

##### *Beviljande av trafikrättigheter*

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för den sistnämnda partens internationella lufttrafik:

a) rätt att utan mellanlandning flyga över dess område;

b) rätt att utan kommersiellt syfte landa inom nämnda område.

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

(e) The term "tariff" means one or more of the following:

(i) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefit attaching to it; and

(iv) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

#### Article 2

##### *Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services*

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

#### Article 3

##### *Grant of Rights*

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

(a) the right to fly across its area without landing;

(b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

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

3. Bestämmelserna i stycke 2 i denna artikel berättigar inte de av den ena avtalsslutande parten utsedda flygbolagen att på en ort inom den andra avtalsslutande partens område ta ombord passagerare och frakt, inbegripet post, för befordran mot ersättning eller avgift till annan ort inom denna andra avtalsslutande parts område.

4. Om ett av en avtalsslutande part utsett flygbolag på grund av en väpnad konflikt, politiska oroligheter eller händelser, eller på grund av speciella och ovanliga omständigheter inte kan bedriva trafik på sin normala rutt, skall den andra avtalsslutande parten göra sitt bästa för att underlätta ett fortsatt bedrivande av sådan trafik genom lämpliga temporära ruttomläggningar.

#### Artikel 4

##### *Designering av flygbolag och beviljande av trafiktillstånd*

1. Vardera avtalsslutande parten har rätt att genom skriftligt meddelande till den andra avtalsslutande parten utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik på de specificerade linjerna samt att återkalla eller ändra en sådan designering.

2. Då en avtalsslutande part har mottagit ett dyligt meddelande skall de, såvida inte annat följer av bestämmelserna i styckena 3 och 4 i denna artikel, ofördröjligen bevilja utsedda flygbolag behöriga trafiktillstånd.

3 a) Regeringen för Hongkongs särskilda administrativa område har rätt att vägra be-

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter 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 designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the 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 re-arrangements of routes.

#### Article 4

##### *Designation of Airlines and Operating Authorisation*

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

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation(s).

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the

vilja trafiktillstånd som avses i stycke 2 i denna artikel, eller att uppställa sådana villkor som den anser nödvändiga gällande ett utsett flygbolags nyttjande av de rättigheter som specificerats i artikel 3 (2) i detta avtal, om den anser att Finlands regering eller dess medborgare inte har den huvudsakliga äganderätten till och inte utövar verklig kontroll över detta flygbolag.

b) Finlands regering har rätt att vägra bevilja trafiktillstånd som avses i stycke 2 i denna artikel, eller att uppställa sådana villkor som den anser nödvändiga gällande ett utsett flygbolags nyttjande av de rättigheter som specificerats i artikel 3 (2) i detta avtal, om den anser att detta flygbolag inte är inregistrerat och inte driver näringsverksamhet med huvudkontor inom Hongkongs särskilda administrativa område.

4. En avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter kan fordra att ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag kan uppvisa att det kan uppfylla de villkor som lagar och föreskrifter uppställer på internationell lufttrafik, när nämnda myndigheter tillämpar sagda föreskrifter normalt och skäligen.

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.

#### Artikel 5

##### *Indragning av trafiktillstånd eller uppskov med dess nyttjande*

1. Vardera avtalsslutande parten har rätt att indra trafiktillstånd eller att temporärt förbjuda ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag att nyttja de rättigheter som avses i artikel 3 (2) i detta avtal, eller att uppställa sådana villkor för nyttjande av dessa rättigheter som den anser nödvändiga:

a) i) i fråga om regeringen för Hongkongs särskilda administrativa område, om den anser att Finlands regering eller dess medborgare inte har den huvudsakliga äganderätten till och inte utövar verklig kontroll över detta flygbolag;

ii) i fråga om Finlands regering, om den anser att detta flygbolag inte är inregistrerat

right to refuse to grant the operating authorisation(s) referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of Finland or its nationals.

(b) The Government of Finland shall have the right to refuse to grant the operating authorisation(s) referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(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.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

#### Article 5

##### *Revocation or Suspension of Operating Authorisation*

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) in the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of Finland or its nationals;

(ii) in the case of the Government of Finland, in any case where it is not satisfied

och inte driver näringsverksamhet med huvudkontor inom Hongkongs särskilda administrativa område; eller

b) om detta flygbolag underlåter att iakttaga lagar eller föreskrifter som gäller hos den avtalsslutande part som har beviljat dessa rättigheter, eller

c) om detta flygbolag i annat hänseende underlåter att bedriva trafiken i överensstämmelse med de villkor som uppställts i detta avtal.

2. Om en omedelbar indragning av tillstånd eller uppskov med nyttjande av rättigheter enligt stycke 1 i denna artikel eller om uppställande av villkor enligt nämnda stycke inte är nödvändigt för hindrande av fortsatt överträdelse av lagar eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän underhandlingar har förts med den andra avtalsslutande parten.

#### Artikel 6

##### *Principer som reglerar bedrivande av överenskommen trafik*

1. De avtalsslutande parternas utsedda flygbolag skall ha skäligen och likadana möjligheter att bedriva överenskommen trafik på de specificerade linjerna.

2. Vid bedrivande av överenskommen trafik skall en avtalsslutande parts utsedda flygbolag beakta den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolags intressen så, att det eller de sistnämndas trafikering av samma linjer eller delar av dem inte onödigtvis försvåras.

3. Överenskommen trafik som bedrivs av de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag bör så noggrant som möjligt motsvara de fordringar som allmänheten ställer på befordran på de specificerade linjerna och dess huvudsyfte bör vara att erbjuda en sådan trafikkapacitet, med skälig belastning av materielen, som motsvarar de nuvarande och de på en skälig beräkning baserade behoven av befordran av passagerare och frakt, inklusive post, från och till den avtalsslutande parts område, som utsett flygbolaget. Vid befordran av passagerare och frakt, inklusive post, vilka har upptagits och avlämnats på sådana orter på de specificerade linjerna som är belägna utanför den avtalsslutande parts område, som utsett flygbolaget, skall tillämpas den allmänna grundsatsen att kapaciteten bör stå i proportion till:

that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article 6

##### *Principles Governing Operation of Agreed Services*

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

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide 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 meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be

a) behovet av trafik till och från den avtalsslutande parts område, som har utsett flygbolaget;

b) trafikbehovet inom det område, genom vilket den överenskomna trafiken går, då först beaktats övrig trafik som flygbolagen i staterna inom detta område bedriver; och

c) behovet av transitotrafik.

4. Den kapacitet som erbjuds på de specificerade linjerna skall motsvara den som tidtals gemensamt bestäms av de avtalsslutande parterna eller deras respektive luftfartsmyndigheter.

#### Artikel 7

##### *Tariffer*

1. De tariffer, som tillämpas av den ena avtalsslutande partens utsedda flygbolag på befordran till eller från den andra avtalsslutande partens område, skall godkännas av vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter och skall fastställas så att de är skäliga, med vederbörligt beaktande av alla relevanta faktorer, inbegripet kostnaderna för trafiken, intresset hos dem som använder sig av trafiken, skälig vinst samt de tariffer som tillämpas av andra flygbolag som bedriver trafik på samma linje eller en del av den.

2. De tariffer som avses i stycke 1 i denna artikel kan, om inte annat följer av tillämplig konkurrenslagstiftning, överenskommas mellan de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag som söker godkännande av tariffrerna, och dessa flygbolag kan, om de så önskar, överlägga med andra flygbolag som bedriver trafik på samma linje eller en del av den, innan de inlämnar förslag om sådana tariffer. Det finns dock inget hinder för ett utsett flygbolag att inlämna förslag om, eller för de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter att godkänna tariffer, ifall nämnda flygbolag inte har uppnått en överenskommelse med andra utsedda flygbolag om dylik tariff, eller ifall inget annat utsett flygbolag bedriver trafik på samma linje. Hänvisningar i detta och föregående stycke till "samma linje" syftar på den linje som trafikeras och inte på den specificerade linjen.

3. Varje tariff som föreslås av ett av den ena avtalsslutande parten utsett flygbolag för befordran till och från den andra avtalsslu-

related to:

(a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties or their respective aeronautical authorities.

#### Article 7

##### *Tariffs*

(1) The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may, subject to applicable competition legislation, be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may, at their discretion, consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(3) Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contract-

tande partens område skall registreras hos de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter på försorg av det utsedda flygbolag som söker godkännande av tariffen, i sådan form som luftfartsmyndigheterna särskilt kan kräva för att klarlägga de omständigheter som avses i artikel 1 (e). En tariff skall registreras senast 60 dagar (eller inom en sådan kortare frist som de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter kan komma överens om) före den tidpunkt tariffen är avsedd att tas i bruk. En föreslagen tariff skall anses ha blivit registrerad hos en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter den dag då den mottagits av dessa luftfartsmyndigheter.

4. Föreslagen tariff kan när som helst godkännas av en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter och den skall, förutsatt att den registrerats i enlighet med stycke 3 i denna artikel, anses ha blivit godkänd av denna avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter om inte en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter inom 30 dagar (eller inom en sådan kortare frist som de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter kan komma överens om) från tidpunkten för registreringen skriftligt har meddelat den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter att den föreslagna tariffen inte kan godkännas.

5. Har missnöje anmälts i enlighet med bestämmelserna i stycke 4 i denna artikel kan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter gemensamt bestämma tariffen. I detta syfte kan en avtalsslutande part inom 30 dagar från den dag missnöje anmälts begära konsultationer mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, varvid konsultationerna skall hållas inom 30 dagar från den dag den andra avtalsslutande parten mottagit en sådan skriftlig begäran.

6. Vid godkännande av tariffer kan en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter till godkännandet foga en sådan tidsgräns för tariffernas giltighet som de anser lämplig. När en tariff är giltig fram till en viss tidsgräns, gäller den fram till detta datum, om inte tariffen annulleras av berörda flygbolag med samtycke av vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter, eller om inte en ersättande tariff registreras och godkänns innan datumet för tidsgränsen infaller.

När en tariff har godkänts utan tidsgräns för dess giltighet och när ingen ny tariff har registrerats och godkänts gäller förstnämnda tariff tills någondera avtalsslutande partens

ing Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1(e). It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(6) In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such terminal dates as they consider appropriate. Where a tariff has a terminal date, it shall remain in force until the due terminal date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the terminal date.

When a tariff has been approved without a terminal date and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until the aeronautical author-



luftfartsmyndigheter anmäler att godkännandet återtas. En sådan anmälan skall tillkännages senast 90 dagar innan den avsedda giltighetstiden för tariffen utgår. Den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kan, inom 30 dagar efter det en dylik anmälan mottagits, begära konsultationer mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter i syfte att gemensamt bestämma en ersättande tariff. Sådana konsultationer skall hållas inom 30 dagar från den dag en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter erhållit en sådan skriftlig begäran.

7. Om en tariff inte har godkänts av en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter i enlighet med stycke 4 i denna artikel, och om de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter inte gemensamt har förmått bestämma en tariff i enlighet med styckena 5 och 6 i denna artikel, kan meningsskiljaktigheten biläggas i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i detta avtal.

#### Artikel 8

##### *Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter*

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag, som utsetts av den ena avtalsslutande parten, samt deras standardutrustning, reservdelar (motorer inbegripna), bränsle och smörjolja samt förråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luftfartyg skall av den andra avtalsslutande parten vid ankomsten till denna parts område på basis av ömsesidighet befrias från alla skatter, tullar, ersättningar och övriga liknande avgifter med undantag av avgifter som baserar sig på kostnader för utförd tjänst, förutsatt att sådan utrustning samt sådana reservdelar och förråd förblir ombord tills de åter förs ut, eller att de används eller förbrukas av sådana luftfartyg vid flygningar över nämnda område.

2. Från de skatter, tullar, ersättningar och avgifter som avses i stycke 1 i denna artikel, med undantag av avgifter som baserar sig på kostnader för en utförd tjänst, är likaså befriade:

a) luftfartygs förråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak), som tagits ombord inom den ena avtalsslutande partens område, med

ities of either Contracting Party gives notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended terminal date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may, within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date the aeronautical authorities of the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraphs (5) and (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

#### Article 8

##### *Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*

(1) Aircraft operated in international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all taxes, customs duties, fees and other similar charges with exception of charges based on the cost of services provided on arriving in the area 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 area.

(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 services provided:

(a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the area of one Contracting Party, within reasonable

skäligen begränsningar, för att användas ombord på utgående luftfartyg som brukas i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten;

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

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsförnödenheter, som införs eller tillhandahålls inom den ena avtalsslutande partens område för att användas i internationell lufttrafik bedriven av ett flygbolag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten, även i sådant fall då dessa förråd skall användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den avtalsslutande parts område där de tagits ombord.

3. De i stycke 2 i denna artikel avsedda förnödenheterna skall hållas under tulluppsikt eller -kontroll, om detta fordras.

4. Luftburen standardutrustning, samt förnödenheter, förråd och reservdelar, som normalt finns ombord på luftfartyg som brukas av ett av den ena avtalsslutande parten utsett flygbolag, får lossas inom den andra avtalsslutande partens område endast med tillstånd av denna avtalsslutande parts tullmyndigheter. Under dessa omständigheter åtnjuter sådan standardutrustning och sådana produkter på basis av ömsesidighet den befrielse som anges i stycke 1 i denna artikel tills de återförs ut eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna. Den andra avtalsslutande partens tullmyndigheter kan dock fordra att sådan standardutrustning och sådana produkter ställs under deras uppsikt fram till den tidpunkt så sker.

5. Bagage och frakt i direkt transitotrafik över en avtalsslutande parts område är fria från skatter, tullar, ersättningar och övriga liknande avgifter, som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

6. De befrielser som omfattas av denna artikel är även tillgängliga då ett flygbolag, som har utsetts av den ena avtalsslutande parten, har ingått avtal med ett annat eller andra flygbolag om lån eller överföring inom den andra avtalsslutande partens område av standardutrustning och andra produkter som avses i styckena 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att sådan eller sådana andra

limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air services of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) spare parts, including engines, introduced into the area 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 area of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the area of the first mentioned Contracting Party, in which area 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 the Contracting Party, may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may, however, require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

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

(6) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other

flygbolag likaledes åtnjuter sådana befrielser medgivna av denna andra avtalsslutande part.

airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

#### Artikel 9

#### Article 9

##### *Tillämpning av lagar och föreskrifter*

##### *Application of Laws and Regulations*

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

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, or departure from its area of aircraft engaged in international air services or the operation and navigation of such aircraft while within the said area shall apply to the designated airlines of the other Contracting Party.

2. En avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess område i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter rörande ankomst, avfärd, emigration och immigration, tull, hälsovård och karantän, är under uppehåll inom detta område tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och cpost som befordras med ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolags luftfartyg.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party, while they are within the said area.

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transitotrafik över en avtalsslutande parts område, som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål, är endast underkastade en förenklad kontroll, förutom i fråga om säkerhetsåtgärder mot våldshandlingar och flygkapningar.

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

#### Artikel 10

#### Article 10

##### *Tryggande av lufttrafik*

##### *Aviation Security*

1. Vardera avtalsslutande parten bekräftar ånyo att dess skyldighet gentemot den andra avtalsslutande parten att trygga civil lufttrafik mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerande del av detta avtal. Vardera avtalsslutande parten skall handla i överensstämmelse med bestämmelserna om tryggande av luftfart 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, i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten och i det i Montreal den 24

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil

februari 1988 undertecknade protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik.

2. Vardera avtalsslutande parten skall på sin begäran av den andra avtalsslutande parten ges allt bistånd som behövs för att förhindra handlingar som innefattar olagligt besittningstagande av civilt luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygnavigering, samt varje annat hot som riktar sig mot tryggheten inom den civila luftfarten.

3. De avtalsslutande parterna skall i sina inbördes förhållanden handla i överensstämmelse med tillämpliga bestämmelser om tryggnad av lufttrafik som fastställs av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor i konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944. Vardera avtalsslutande parten skall kräva att brukare av luftfartyg införda i dess register samt brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor eller som är stadigvarande bosatta inom dess område samt de som upprätthåller flygplatser inom dess område handlar i överensstämmelse med sådana bestämmelser om tryggnad av lufttrafik.

4. Vardera avtalsslutande parten går med på att sådana brukare av luftfartyg kan åläggas att iakttä de bestämmelser rörande tryggnad av lufttrafik som avses i stycke 3 i denna artikel och som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts område. Vardera avtalsslutande parten skall försäkra sig om att behöriga åtgärder effektivt tillgrips inom dess område för att skydda luftfartyg, kontrollera passagerare, besättning, handbagage, bagage, frakt och luftfartygs förråd före och under embarkeringen eller lastningen. Vardera avtalsslutande parten skall ta under positivt övervägande varje begäran av den andra avtalsslutande parten om skäliga speciella säkerhetsåtgärder för att bemöta något visst hot.

5. Då olagligt besittningstagande av civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygnavige-

Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each

ring inträffar, eller då hot därom föreligger, skall vardera avtalsslutande parten bistå den andra avtalsslutande parten genom att underlätta kommunikationer och vidta andra lämpliga åtgärder avsedda att snabbt och säkert få slut på sådana händelser eller hot därom.

#### Artikel 11

##### *Statistiska uppgifter*

Vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall på begäran förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter med sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter som skäligen kan erfordras för granskning av den kapacitet som den förstnämnda avtalsslutande partens utsedda flygbolag erbjuder inom den överenskomna trafiken. Dessa uppgifter skall innehålla all information som krävs för att klargöra den trafikmängd som befordrats av sådana flygbolag inom den överenskomna trafiken.

#### Artikel 12

##### *Växling och överföring av intäkter*

1. Flygbolag utsedda av Hongkongs särskilda administrativa område har rätt att vid anfordran växla och överföra till Hongkongs särskilda administrativa område från Finland lokala intäkter i den mån de överstiger lokala utlägg. Flygbolag utsedda av Finland har rätt att vid anfordran växla och överföra till Finland från Hongkongs särskilda administrativa område lokala intäkter i den mån de överstiger lokala utlägg.

2. Växling och överföring av sådana intäkter är tillåtna utan begränsningar på basis av den tillämpliga växelkursen för löpande betalningar som gäller då inkomsterna företes för växling och överföring och är inte underkastade avgifter, med undantag av avgifter som normalt uppbärs av banker för sådan växling och överföring.

#### Artikel 13

##### *Flygbolags representation och försäljning*

1. En avtalsslutande parts utsedda flygbolag har rätt att, i enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och föreskrifter

Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

#### Article 11

##### *Provision of Statistics*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

#### Article 12

##### *Conversion and Remittance of Revenue*

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from Finland on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Finland shall have the right to convert and remit to Finland from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

#### Article 13

##### *Airline Representation and Sales*

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the

gällande tillträde, uppehåll och sysselsättning, ta in och bibehålla inom denna andra avtalsslutande parts område sin egen ledande, tekniska, operationella och annan sakkunnig personal som är erforderlig för att tillhandahålla lufttransporttjänster.

2. Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag har rätt att ägna sig åt att försäljning av lufttransporttjänster inom den andra avtalsslutande partens område, antingen direkt eller genom sina ombud. Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag har rätt att sälja, och varje person har rätt att köpa sådana transporttjänster i lokal valuta eller i vilken som helst fritt konvertibel annan valuta.

#### Artikel 14

##### *Trafikavgifter*

1. Uttrycket "trafikavgift" avser en avgift som debiteras flygbolag av vederbörande myndigheter eller tillåts av dem för användning av en flygplats eller flygnavigeringsanläggningar, inklusive anslutna tjänster och anläggningar, vilka betjänar luftfartyg, deras besättningar, passagerare och frakt

2. En avtalsslutande part får för flygbolag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten, inte fastställa eller låta fastställas högre trafikavgifter än de avgifter som fastställts för dess egna flygbolag vid bedrivande av liknande internationell lufttrafik.

3. Vardera avtalsslutande parten skall främja överläggningar mellan sina vederbörande debiteringsmyndigheter och de flygbolag som använder de tjänster och anläggningar vilka erbjuds av dessa debiteringsmyndigheter. Överläggningarna skall såvitt möjligt skötas genom organisationer som representerar dessa flygbolag. Sådana användare bör få skäligt förhandsmeddelande om varje förslag om ändring av trafikavgifterna i avsikt att ge dem möjlighet att framföra sina åsikter innan ändringarna fastställs. Vardera avtalsslutande parten skall vidare främja utbyte mellan sina vederbörande debiteringsmyndigheter och flygbolag av relevanta uppgifter om trafikavgifter.

other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

#### Article 14

##### *User Charges*

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the use of an airport or air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

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

## Artikel 15

*Konsultationer*

En avtalsslutande part kan när som helst begära konsultationer om genomförandet, tolkningen, tillämpningen eller ändringar av detta avtal. Sådana konsultationer, som kan hållas mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, skall inledas inom 60 dagar efter det en sådan skriftlig begäran mottagits, om inte annorledes överenskommits mellan de avtalsslutande parterna.

## Artikel 16

*Biläggande av tvister*

1. Uppkommer meningsskiljaktighet mellan de avtalsslutande parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parterna i första hand söka avgöra den genom underhandlingar.

2. Om de avtalsslutande parterna inte når en överenskommelse genom underhandlingar, kan de hänskjuta meningsskiljaktigheten till en sådan person eller ett sådant organ som de kommer överens om, eller, på begäran av en avtalsslutande part, skall den underställas en skiljedomstol, bestående av tre skiljemän, som skall konstitueras på följande sätt:

a) Vardera avtalsslutande parten skall inom 30 dagar räknat från den dag då begäran om biläggande av meningsskiljaktigheten emottagits, utse en skiljeman. En medborgare i en stat som kan anses neutral i förhållande till meningsskiljaktigheten och som skall verka som ordförande i skiljedomstolen, skall utses som den tredje skiljemannen genom överenskommelse mellan de två övriga skiljemännen inom 60 dagar räknat från den dag den senare av dem utsetts.

b) Om någon skiljeman inte utsetts inom de tidsperioder som anges ovan kan en avtalsslutande part anhålla om att presidenten i Internationella civila luftfartsorganisationens råd sörjer för det behövliga förordnandet inom 30 dagar. Om presidenten finner att han är en medborgare i en stat som inte kan anses vara neutral i förhållande till meningsskiljaktigheten, skall den vicepresident som har senioritet och som inte är diskvalificerad på sådan grund sörja för skiljemannaförordnandet.

## Article 15

*Consultation*

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

## Article 16

*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 try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner :

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Med undantag av vad som sägs i denna artikel, eller av vad de avtalsslutande parterna kommer överens om, skall skiljedomstolen bestämma vad som hör till dess jurisdiktion och fastställa sina egna procedurregler. På anvisning av skiljedomstolen eller på begäran av en avtalsslutande part skall ett sammanträde hållas senast 30 dagar efter det skiljedomstolen helt och hållet är konstituerad för att precisera de tvistefrågor som skall avgöras av skiljedomstolen och för att bestämma de specifika förfaringssätt som skall följas.

4. Med undantag av vad som annorledes överenskoms mellan de avtalsslutande parterna eller som bestäms av skiljedomstolen skall vardera avtalsslutande parten inge ett memorandum till skiljedomstolen inom 45 dagar efter det domstolen helt och hållet är konstituerad. Svar skall inlämnas senast 60 dagar senare. Skiljedomstolen skall på begäran av en avtalsslutande part, eller enligt sin egen prövning, anordna ett hörande inom 30 dagar efter det svaren senast skall vara domstolen till handa.

5. Skiljedomstolen skall bemöda sig om att ge ett skriftligt beslut inom 30 dagar efter det hörandet avslutats, eller, om hörande inte anordnas, inom 30 dagar efter det vardera svaren har inlämnats. Beslutet skall fattas genom en majoritet av röster.

6. En avtalsslutande part kan inge en anhållan om att beslutet klagörs inom 15 dagar efter det beslutet erhållits och sådant klagörande skall föreligga inom 15 dagar efter det en sådan anhållan ingetts.

7. Skiljedomstolens beslut är bindande för de avtalsslutande parterna.

8. Vardera avtalsslutande parten skall stå för kostnaderna för den skiljeman parten utsett. Skiljedomstolens övriga kostnader skall delas lika mellan de avtalsslutande parterna, inberäknat de kostnader som föranletts presidenten eller vicepresidenten i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vid verkställandet av den procedur som avses i stycke 2 (b) i denna artikel.

#### Artikel 17

#### *Ändringar*

Ändringar som överenskommit av de avtalsslutande parterna träder i kraft den första dagen i den andra kalendermånaden som följer den i vilken vardera avtalsslutande

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

#### Article 17

#### *Amendment*

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force on the first day of the second calendar month next following that in which



parten skriftligt har meddelat den andra parten att samtliga rättsliga förfaranden som är nödvändiga för ikraftträdandet av sådana ändringar har iakttagits.

#### Artikel 18

##### *Uppsägning*

En avtalsslutande part kan när som helst skriftligt underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. Detta avtal upphör att gälla vid midnatt (på den ort där meddelandet mottagits) omedelbart innan den första årsdagen för den dag då sådan underrättelse mottagits av denna andra avtalsslutande part, försävt en sådan underrättelse inte återtas genom överenskommelse före nämnda frists utgång.

#### Artikel 19

##### *Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen*

Detta avtal och varje ändring däri skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

#### Artikel 20

##### *Ikraftträdande*

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra kalendermånaden som följer den i vilken vardera avtalsslutande parten skriftligt har meddelat den andra parten att samtliga rättsliga förfaranden som är nödvändiga för ikraftträdandet av avtalet har iakttagits.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill behörigen befullmäktigade, undertecknat detta avtal.

Uppgjort i Hongkong den 14 januari 2000 i två exemplar på engelska språket.

För Republiken Finlands regering

*Olli-Pekka Heinonen*

För regeringen för Hongkongs särskilda administrativa område i Folkrepubliken Kina

*Stephen Ip*

both Contracting Parties have notified each other in writing that all the necessary legal procedures for the entry into force of such amendments have been complied with.

#### Article 18

##### *Termination*

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

#### Article 19

##### *Registration with the International Civil Aviation Organization*

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

#### Article 20

##### *Entry into Force*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second calendar month next following that in which both Contracting Parties have notified each other in writing that all the necessary legal procedures for the entry into force of the Agreement have been complied with.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Hong Kong this 14<sup>th</sup> day of January 2000 in the English language.

For the Government of the Republic of Finland

*Olli-Pekka Heinonen*

For the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China

*Stephen Ip*

**BILAGA**  
**LINJETABELL**

*Del I*

Linjer som kan trafikeras av det eller de flygbolag som utsetts av Hongkongs särskilda administrativa område:

Hongkongs särskilda administrativa område — mellanliggande orter — orter i Finland — orter bortom Finland

*Anmärkingar*

1. De orter som trafikeras på de ovan specificerade linjerna skall gemensamt bestämmas av de avtalsslutande parterna eller av deras respektive luftfartsmyndigheter.

2. Flygbolag som utsetts av Hongkongs särskilda administrativa område kan vid enstaka eller varje flygning utelämna vilken ort som helst på de ovan specificerade linjerna, och kan trafikera mellanliggande orter i vilken ordning som helst, orter i Finland i vilken ordning som helst, och orter bortom Finland i vilken ordning som helst, förutsatt att den överenskomna trafiken på dessa linjer vidtar på Hongkongs särskilda administrativa område.

3. Ingen trafik kan tas ombord på en mellanliggande ort eller på en ort bortom Finland och avlämnas på orter i Finland eller vice versa, med undantag av vad som tid efter annan gemensamt kan överenskommas av de avtalsslutande parterna eller deras respektive luftfartsmyndigheter.

4. Ingen ort inom Kinas fastland kan trafikeras som en mellanliggande ort eller som en ort bortom Finland.

*Del II*

Linjer som kan trafikeras av det eller de flygbolag som utsetts av Finland:

Orter i Finland — mellanliggande orter — Hongkongs särskilda administrativa område — orter bortom Hongkongs särskilda administrativa område

**ANNEX**  
**ROUTE SCHEDULE**

*Section 1*

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region — intermediate points — points in Finland — points beyond.

*Notes*

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties or their respective aeronautical authorities.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in Finland in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Finland or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties or their respective aeronautical authorities.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

*Section 2*

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Finland:

Points in Finland — intermediate points — Hong Kong Special Administrative Region — points beyond.

*Anmärkningar*

1. De orter som trafikeras på de ovan specificerade linjerna skall gemensamt bestämmas av de avtalsslutande parterna eller av deras respektive luftfartsmyndigheter.

2. Flygbolag som utsetts av Finland kan vid enstaka eller varje flygning utelämna vilken ort som helst på de ovan specificerade linjerna, och kan trafikera orter i Finland i vilken ordning som helst, mellanliggande orter i vilken ordning som helst, och orter bortom Hongkongs särskilda administrativa område i vilken ordning som helst, förutsatt att den överenskomna trafiken på dessa linjer vidtar i Finland.

3. Ingen trafik kan tas ombord på en mellanliggande ort eller på en ort bortom Hongkongs särskilda administrativa område och avlämnas på Hongkongs särskilda administrativa område eller vice versa, med undantag av vad som tid efter annan gemensamt kan överenskommas av de avtalsslutande parterna eller deras respektive luftfartsmyndigheter.

4. Ingen ort inom Kinas fastland kan trafikeras som en mellanliggande ort eller som en ort bortom Hongkongs särskilda administrativa område.

*Notes*

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties or their respective aeronautical authorities.

2. The designated airline or airlines of Finland may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Finland in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Finland.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties or their respective aeronautical authorities.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

**Nr 11**

(Finlands författningssamlings nr 290/2000)

**Republikens presidents förordning**

**om ikraftträdande av 1988 års protokoll till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss**

Given i Helsingfors den 17 mars 2000

I enlighet med republikens presidents beslut, fattat på föredragning av trafikministern, föreskrivs:

1 §  
Det i London den 11 november 1988 ingångna 1988 års protokoll till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), vilket godkänts av republikens president den 3 december 1999 och beträffande vilket godkännandinstrumentet deponerats hos Internationella sjöfartsorganisationens generalsekreterare den 17 december 1999, träder i kraft

internationellt för Finlands del den 17 mars 2000 så som därom har överenskommits.

2 §  
Bestämmelserna i protokollet är i kraft som förordning.

3 §  
Denna förordning träder i kraft den 22 mars 2000.

Helsingfors den 17 mars 2000

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Olli-Pekka Heinonen*

*(Protokollet finns till påseende och kan erhållas hos Sjöfartsverket, som även lämnar uppgifter om det på finska och på svenska.)*

**Nr 12**

(Finlands författningssamlings nr 291/2000)

**Republikens presidents förordning  
om ikraftträdande av 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention**

Given i Helsingfors den 17 mars 2000

I enlighet med republikens presidents beslut, fattat på föredragning av trafikministern, föreskrivs:

1 §  
Det i London den 11 november 1988 ingångna 1988 års protokoll till 1966 års internationella lastlinjekonvention (FördrS 52/1968), vilket godkänts av republikens president den 3 december 1999 och beträffande vilket godkännandeinstrumentet deponerats hos Internationella sjöfartsorganisationens generalsekreterare den 17 december 1999, träder i kraft internationellt för

Finlands del den 17 mars 2000 så som därom har överenskommits.

2 §  
Bestämmelserna i protokollet är i kraft som förordning.

3 §  
Denna förordning träder i kraft den 22 mars 2000.

Helsingfors den 17 mars 2000

**Republikens President  
TARJA HALONEN**Trafikminister *Olli-Pekka Heinonen*

*(Protokollet finns till påseende och kan erhållas hos Sjöfartsverket, som även lämnar uppgifter om det på finska och på svenska.)*

**Nr 13**

(Finlands författningssamlings nr 292/2000)

**Republikens presidents förordning**

**om ikraftträdande av ändringar i bilagorna I och II till protokoll av år 1978 till 1973 års konvention till förhindrande av förorening från fartyg**

Given i Helsingfors den 17 mars 2000

I enlighet med republikens presidents beslut, fattat på föredragning av trafikministern, föreskrivs:

1 §  
De i London den 16 november 1990 gjorda ändringarna i bilagorna I och II till protokoll av år 1978 till 1973 års konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), vilka godkänts av republikens president den 3 december 1999, träder i kraft internationellt för Finlands del den 3 februari 2000 så som därom har överenskommit.

2 §  
Bestämmelserna i ändringarna är i kraft som förordning.

3 §  
Denna förordning träder i kraft den 22 mars 2000.

Helsingfors den 17 mars 2000

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Trafikminister *Olli-Pekka Heinonen*

*(Ändringarna finns till påseende och kan erhållas hos Sjöfartsverket, som även lämnar uppgifter om dem på finska och på svenska.)*

**Nr 14**

(Finlands författningssamlings nr 293/2000)

**Republikens presidents förordning****om ikraftträdande av ändringar i IBC- och IGC-koderna till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss**

Given i Helsingfors den 17 mars 2000

I enlighet med republikens presidents beslut, fattat på föredragning av trafikministern, föreskrivs:

1 §  
De i London den 24 maj 1990 gjorda ändringarna i IBC- och IGC-koderna till 1974 års konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981), vilka godkänts av republikens president den 3 december 1999, träder i kraft internationellt för Finlands del den 3 februari 2000 så som därom har överenskommit.

2 §  
Bestämmelserna i ändringarna är i kraft som förordning.

3 §  
Denna förordning träder i kraft den 22 mars 2000.

Helsingfors den 17 mars 2000

**Republikens President****TARJA HALONEN**Trafikminister *Olli-Pekka Heinonen*

*(Ändringarna finns till påseende och kan erhållas hos Sjöfartsverket, som även lämnar uppgifter om dem på finska och på svenska.)*

**Nr 15**

(Finlands författningssamlings nr 294/2000)

**Republikens presidents förordning****om ikraftträdande av ändringar i BCH- och IBC-koderna till protokoll av år 1978 till 1973 års konvention till förhindrande av förorening från fartyg**

Given i Helsingfors den 17 mars 2000

I enlighet med republikens presidents beslut, fattat på föredragning av trafikministern, föreskrivs:

1 §  
De i London den 16 november 1990 gjorda ändringarna i BCH- och IBC-koderna till protokoll av år 1978 till 1973 års konvention till förhindrande av förorening från fartyg (FördrS 51/1983), vilka godkänkts av republikens president den 3 december 1999, träder i kraft internationellt för Finlands del den 3 februari 2000 så som därom har överenskommit.

2 §  
Bestämmelserna i ändringarna är i kraft som förordning.

3 §  
Denna förordning träder i kraft den 22 mars 2000.

Helsingfors den 17 mars 2000

**Republikens President**  
**TARJA HALONEN**

Trafikminister Olli-Pekka Heinonen

*(Ändringarna finns till påseende och kan erhållas hos Sjöfartsverket, som även lämnar uppgifter om dem på finska och på svenska.)*