

# FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLINGS FÖRDRAGSSERIE

Utgiven i Helsingfors den 9 juli 2019

---

---

**56/2019**

(Finlands författningssamlings nr 862/2019)

## **Statsrådets förordning om avtalet med Vietnam om luftfart**

I enlighet med statsrådets beslut föreskrivs med stöd av lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Vietnam om luftfart (1114/2015):

### 1 §

Det i Ho Chi Minh den 21 oktober 2014 mellan Republiken Finlands regering och Socialistiska republiken Vietnams regering ingångna avtalet om luftfart träder i kraft den 1 augusti 2019 enligt vad som har avtalats.

Avtalet har godkänts av riksdagen den 30 juni 2015 och av republikens president den 4 september 2015. Noterna om godkännandet har utväxlats den 5 juni 2019.

### 2 §

De bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen ska gälla som förordning.

### 3 §

Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i avtalet med Vietnam om luftfart (1114/2015) träder i kraft den 1 augusti 2019.

### 4 §

Denna förordning träder i kraft den 1 augusti 2019.

Helsingfors den 4 juli 2019

Kommunikationsminister Sanna Marin

Specialsakkunnig Maija Mansikkaniemi

*Fördragstext*

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

**AIR SERVICES AGREEMENT**

**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 be-myndigats 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 avtals-slutande 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 af-färsverksamhet 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.

#### 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

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.

#### 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 majoritetsägande 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 majoritetsägande 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 Nameese 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 frihandelsammanslutningen.

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, avgång, 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 konsumtionsföremål 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 myndigheter. 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.

## 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 luftfartygstyper 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 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.

## 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 skäligen 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 avtalslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande senast trettio (30) dagar (eller inom en sådan kortare frist som vardera avtalslutande 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 avtalslutande partens luftfartsmyndigheter. I avsaknad av sådant godkännande anses tariffen ha blivit godkänd av en avtalslutande parts luftfartsmyndighet om inte denna avtalslutande parts luftfartsmyndighet inom tjugo (20) dagar från tidpunkten för ansöknings skriftligt har meddelat den andra avtalslutande partens luftfartsmyndighet att den inte kan godkänna den föreslagna tariffen. Om någondera avtalslutande 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 överenskommit 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.

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.

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.

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.

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

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. 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. 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. 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. 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 marktjänster 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 marktjänster på den ena avtalsslutande partens territorium hindrar utläggning på entreprenad av dessa tjänster eller begränsar den eller egenhanteringen, ska varje utsett flygbolag behandlas jämlikt i fråga om användning av egenhantering och marktjänster 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.

## 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 betalningsskyldigheter.

## 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.

## 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 avtalslutande part ska erkänna giltiga luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och tillstånd som har utfärdats eller godkänts av den andra avtalslutande 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 avtalslutande parten förbehåller sig dock rätten att vägra erkänna sådana behörighetsbevis eller tillstånd för flygningar över dess eget territorium som den andra avtalslutande parten utfärdat dess medborgare.

## Artikel 19

*Luftfartsskydd*

1. De avtalslutande 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 avtalslutande 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 avtalslutande 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 verkningfulla 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

*Twistlösning*

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 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 iaktta 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 nominated 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 skiljemanden, 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 överenskommit 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 överenskommit 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

##### *Multilaterala konventioner*

##### *Multilateral Conventions*

Om en multilateral konvention som gäller luftfart träder i kraft för vardera avtalslutande 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 multilaterala 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 avtalslutande 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.

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).