HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI

CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA PHẦN LAN

HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG GIỮA CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM VÀ CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA PHẦN LAN

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Cộng hòa Phần Lan, sau đây được gọi là "các Bên ký kết";

Là các bên của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày 7 tháng Mười hai năm 1944;

Mong muốn ký một Hiệp định phù hợp và bổ sung cho Công ước nói trên nhằm mục đích thiết lập và khai thác các chuyến bay thường lệ giữa và qua lãnh thổ của hai nước;

Đã thỏa thuận như sau:

ĐIỀU 1

Định nghĩa

1. Dùng cho Hiệp định này, trừ khi được qui định khác:

a) thuật ngữ "Công ước Chi-ca-gô" chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày 7 tháng Mười hai năm 1944, và bao gồm:

i) bất cứ sửa đổi nào của Công ước có hiệu lực theo Điều 94(a) của Công ước và được cả hai Bên ký kết phê chuẩn; và

ii) bất cứ Phụ lục nào hoặc bất cứ sửa đổi nào của Phụ lục được thông qua theo Điều 90 của Công ước, trong chừng mực các Phụ lục và các sửa đổi như vậy đang có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết;

b) thuật ngữ "nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải và trong trường hợp của Cộng hòa Phần Lan chỉ Cục Hàng không dân dụng Phần Lan, hoặc, trong cả hai trường hợp chỉ người hoặc tổ chức bất kỳ được ủy quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà các nhà chức trách nói trên đang thực hiện hoặc thực hiện các chức năng tương tự;

c) thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép theo đúng Điều 4 của Hiệp định này;

d) thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa tương ứng được qui định cho các thuật ngữ này ở Điều 96 của Công ước Chi-ca-gô;

e) thuật ngữ "lãnh thổ" đối với một Bên ký kết chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thủy và lãnh hải tiếp giáp và vùng trời trên vùng đất và lãnh hải thuộc chủ quyền của Bên ký kết này.

f) thuật ngữ "giá cước" chỉ các giá được thu đối với việc chuyên chở hành khách, hành lý hoặc hàng hóa (không bao gồm bưu kiện), bao gồm bất cứ lợi nhuận bổ sung quan trọng nào được cung cấp hoặc có được liên quan đến vận chuyển như vậy, và hoa hồng phải trả cho việc bán vé đối với vận chuyển người, hoặc cho việc giao dịch tương ứng đối với chuyên chở hàng hóa. Điều đó cũng bao gồm cả các điều kiện về việc áp dụng giá đối với chuyên chở hoặc trả tiền hoa hồng.

g) thuật ngữ "lệ phí người sử dụng" chỉ các lệ phí do các nhà chức trách có thẩm quyền thu đối với các hãng hàng không hoặc được phép thu đối với việc cung cấp cho tàu bay, tổ bay, hành khách và hàng hóa hoặc các phương tiện của cảng hàng không hoặc phương tiện không lưu, bao gồm cvả các dịch vụ và phương tiện có liên quan.

2. Phụ lục là bộ phận cấu thành của Hiệp định này và tất cả các dẫn chiếu đối với Hiệp định này sẽ bao gồm dẫn chiếu đối với Phụ lục trừ khi qui định khác.

3. Các tiêu đề cho các Điều của Hiệp định này chỉ nhằm mục đích dẫn chiếu.

ĐIỀU 2

Áp dụng Công ước Chi-ca-gô

Các qui định của Hiệp định này sẽ phụ thuộc vào Công ước Chi-ca-gô trong chừng mực các qui định đó được áp dụng đối với các chuyến bay quốc tế.

ĐIỀU 3

Trao quyền

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền sau đây đối với các chuyến bay quốc tế của Bên ký kết đó:

a) quyền bay qua không hạ cánh ở lãnh thổ của mình;

b) quyền hạ cánh ở lãnh thổ của mình với mục đích phi thương mại.

2. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền qui định ở Hiệp định này nhằm mục đích khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay qui định ở các Phần tương ứng của Phụ lục của Hiệp định này. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được gọi là "các chuyến bay thỏa thuận" và "các đường bay qui định" một cách tương ứng. Khi khai thác một chuyến bay thỏa thuận trên một đường bay qui định, hãng hàng không do mỗi Bên

ký kết chỉ định sẽ được hưởng, ngoài các quyền qui định tại điểm 1 của Điều này, quyền hạ cánh ở lãnh thổ của Bên ký kết kia tại các điểm được qui định cho đường bay này ở Phụ lục của Hiệp định nhằm mục đích lấy lên tàu bay và cho xuống hành khách, hàng hóa và bưu kiện vận chuyển quốc tế, riêng biệt hoặc kết hợp.

3. Không ý nào trong điểm 2 của Điều này được coi là trao cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên tàu bay ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hàng hóa và bưu kiện để chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết kia đó.

Quyền của hãng hàng không được chỉ định của một trong hai Bên ký kết vận chuyển hành khách, hàng hóa và bưu kiện giữa các điểm ở lãnh thổ của Bên ký kết kia và các điểm ở lãnh thổ của các bên thứ ba sẽ được thảo luận và thỏa thuận riêng giữa nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết.

4. Nếu do xung đột vũ trang, rối loạn hoặc diễn biến chính trị, hoặc các trường hợp đặc biệt và bất thường mà một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết không có khả năng khai thác chuyến bay trên đường bay bình thường của mình thì Bên ký kết kia sẽ cố gắng tối đa tạo thuận lợi cho việc tiếp tục khai thác chuyến bay đó thông qua các thỏa thuận tạm thời thích hợp về đường bay, bao gồm cả việc tạm thời trao các quyền thay thế khi được hai Bên ký kết cùng quyết định.

ĐIỀU 4

Chỉ định hãng hàng không và Giấy phép khai thác

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia một hoặc nhiều hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay qui định.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi hoặc thay đổi sự chỉ định như vậy.

3. Khi nhận được văn bản chỉ định như vậy, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, tùy thuộc vào các qui định được nêu dưới đây, sẽ không chậm trễ cấp giấy phép khai thác thích hợp cho một hãng hàng không được chỉ định:

(a) Trong trường hợp một hãng hàng không được Cộng hòa Phần Lan chỉ định:

(i) được thành lập trên lãnh thổ của Cộng hòa Phần Lan theo Hiệp ước thành lập Cộng đồng châu Âu và có Giấy phép Khai thác có hiệu lực theo pháp luật của Liên minh châu Âu;

(ii) quyền kiểm soát hữu hiệu của hãng hàng không đó được thực hiện và duy trì bởi Quốc gia thành viên Liên minh châu Âu chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ nhà Khai thác cho hãng hàng không đó và nhà chức trách hàng không có liên quan được ghi rõ trong văn bản chỉ định; và

(iii) hãng hàng không thuộc sở hữu trực tiếp hoặc sở hữu phần lớn và được kiểm soát hữu hiệu bởi các Quốc gia Thành viên của Liên minh châu Âu và/hoặc công dân của các quốc gia như vậy.

(b) Trong trường hợp một hãng hàng không được Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định:

(i) được thành lập trên lãnh thổ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và có Giấy phép Khai thác có hiệu lực theo pháp luật của Việt Nam;

(ii) nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thực hiện và duy trì quyền kiểm soát hữu hiệu và chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ nhà Khai thác cho hãng hàng không đó; và

(iii) hãng hàng không thuộc sở hữu trực tiếp hoặc sở hữu phần lớn và được kiểm soát hữu hiệu bởi nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và/hoặc công dân của Việt Nam.

4. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó đủ tiêu chuẩn thực hiện các điều kiện qui định theo luật pháp và các qui định mà nhà chức trách hàng không này áp dụng một cách bình thường đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế theo các qui định của Công ước Chi-ca-gô.

5. Khi một hãng hàng không đã được chỉ định và cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thỏa thuận vào bất cứ thời điểm nào, với điều kiện là hãng hàng không này tuân thủ tất cả các qui định được áp dụng của Hiệp định này.

6. Hãng hàng không được chỉ định của một trong hai Bên ký kết sẽ có quyền chấm dứt chuyến bay của mình ở lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 5

Thu hồi hoặc Đình chỉ Giấy phép khai thác

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền được qui định tại Khoản 2, Điều 3 của Hiệp định này, hoặc áp dụng các điều kiện mà nhà chức trách hàng không đó coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:

a) Trong trường hợp một hãng hàng không được Cộng hòa Phần Lan chỉ định:

(i) không được thành lập trên lãnh thổ của Cộng hòa Phần Lan theo Hiệp ước thành lập Liên minh châu Âu hoặc không có Giấy phép Khai thác có hiệu lực theo pháp luật của Liên minh châu Âu;

(ii) quyền kiểm soát hữu hiệu của hãng hàng không đó không được thực hiện và duy trì bởi Quốc gia thành viên Liên minh châu Âu

chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ nhà Khai thác cho hãng hàng không đó và nhà chức trách hàng không có liên quan không được ghi rõ trong văn bản chỉ định; và

(iii) hãng hàng không không thuộc sở hữu trực tiếp hoặc sở hữu phần lớn và không được kiểm soát hữu hiệu bởi các Quốc gia Thành viên của Liên minh châu Âu và/hoặc công dân của các quốc gia như vậy.

Trong trường hợp một hãng hàng không được Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định:

(i) không được thành lập trên lãnh thổ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam hoặc không có Giấy phép Khai thác có hiệu lực theo pháp luật của Việt Nam;

(ii) nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam không thực hiện và duy trì quyền kiểm soát hữu hiệu và không chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ nhà Khai thác cho hãng hàng không đó; và

(iii) hãng hàng không không thuộc sở hữu trực tiếp hoặc sở hữu phần lớn và không được kiểm soát hữu hiệu bởi nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và/hoặc công dân của Việt Nam; hoặc

b) trong trường hợp hãng hàng không đó không tuân thủ luật pháp hoặc các qui định của Bên ký kết trao các quyền này; hoặc

c) trong trường hợp hãng hàng không này không khai thác theo đúng các điều kiện được qui định theo Hiệp định này.

2. Trừ khi việc thu hồi ngay lập tức, đình chỉ hoặc áp đặt các điều kiện được nêu ở khoản 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa việc tiếp tục vi phạm luật pháp hoặc các qui định, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi có sự trao đổi ý kiến với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong thời hạn mười lăm (15) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu trao đổi ý kiến.

3. Việc tham chiếu trong Hiệp định này tới các công dân của Cộng hòa Phần Lan sẽ được hiểu là nói đến các công dân của các Quốc gia Thành viên Liên minh Châu Âu hoặc của Hiệp hội Thương mại Tự do châu Âu.

ĐIỀU 6

Áp dụng Luật và các Qui định

1. Luật và các qui định của một Bên ký kết liên quan đến việc tàu bay thực hiện các chuyến bay quốc tế vào hoặc ra khỏi lãnh thổ của Bên ký kết đó hoặc liên quan đến việc dẫn đường cho tàu bay như vậy trong phạm vi lãnh thổ nói trên sẽ được áp dụng đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

2. Luật và các qui định của một Bên ký kết về việc hành khách, tổ bay, hành lý, hàng hóa hoặc bưu kiện vào, ở lại hoặc ra khỏi lãnh thổ của Bên ký kết đó như các thủ tục về vào, ra, xuất cảnh, nhập cảnh, hải quan, y tế và kiểm dịch

sẽ được áp dụng với hành khách, tổ bay, hành lý, hàng hóa và bưu kiện do tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia chuyên chở khi hành khách, tổ bay, hành lý, hàng hóa và bưu kiện này ở trong lãnh thổ nói trên.

3. Luật và các qui định được nêu ở Điều này sẽ được áp dụng bình đẳng đối với bất cứ tàu bay nào của các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế.

ĐIỀU 7

Miễn Thuế, Thuế hải quan và các Phí khác

1. Tàu bay do hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế cũng như thiết bị thông thường của tàu bay, phụ tùng dự trữ, dự trữ nhiên liệu và dầu mỡ, đồ dự trữ của tàu bay (bao gồm đồ ăn, uống và thuốc lá) trên tàu bay như vậy sẽ được miễn tất cả các thuế, thuế hải quan, phí kiểm tra và các lệ phí tương tự khác khi đến lãnh thổ của Bên ký kết kia với điều kiện là các thiết bị, phụ tùng, các đồ cung cấp, dự trữ để lại trên tàu bay cho đến khi chúng được tái xuất hoặc được tàu bay như vậy sử dụng hoặc tiêu hao cho các chuyến bay trên lãnh thổ này.

2. Cũng sẽ miễn thuế, thuế hải quan, lệ phí và các phí nói ở khoản 1 của Điều này, trừ các lệ phí dựa trên chi phí dịch vụ được cung cấp, đối với:

a) đồ dự trữ tàu bay được lấy lên tàu bay ở lãnh thổ của một Bên ký kết, trong giới hạn hợp lý, để sử dụng cho tàu bay khai thác chuyến bay quốc tế của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia;

b) phụ tùng dự trữ, bao gồm cả các động cơ được đưa vào lãnh thổ của một Bên ký kết để bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay khai thác chuyến bay quốc tế của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia;

c) nhiên liệu, dầu mỡ và các đồ tiêu hao kỹ thuật được đưa vào hoặc được cung cấp ở lãnh thổ của một Bên ký kết để sử dụng trong một chuyến bay quốc tế của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, thậm chí khi các đồ dự trữ này được sử dụng ở một phần của hành trình trên lãnh thổ của Bên ký kết mà tại đó chúng được lấy lên tàu bay.

3. Các vật phẩm nói tại khoản 2 của Điều này có thể được yêu cầu đặt dưới sự giám sát và kiểm tra hải quan.

4. Thiết bị thông thường trên tàu bay cũng như các vật phẩm, đồ cung cấp và phụ tùng dự trữ để trên tàu bay do hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khai thác chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự đồng ý của nhà chức trách hải quan của Bên ký kết này. Trong trường hợp như vậy, chúng có thể bị đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi tái xuất hoặc được giải quyết khác phù hợp với các qui định hải quan.

5. Các tài liệu cần thiết của hãng hàng không như lịch bay, vé tàu bay và vận đơn hàng không dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sử dụng và được đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ được miễn các thuế, thuế hải quan, phí kiểm tra và các lệ phí khác trong lãnh thổ bên ký kết kia.

ĐIỀU 8

Vận chuyển quá cảnh trực tiếp

1. Hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một trong hai Bên ký kết và không rời khỏi khu vực cảng hàng không dành cho mục đích như thế sẽ được kiểm tra giản đơn, ngoại trừ đối với các biện pháp an ninh chống lại các hành vi bạo lực, không tặc và buôn lậu ma túy.

2. Hành lý, hàng hóa và bưu kiện quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết sẽ được miễn thuế hải quan, phí và các lệ phí tương tự khác không dựa trên cơ sở chi phí các dịch vụ khi đến hoặc đi.

ĐIỀU 9

Các nguyên tắc qui định việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau và quyền ngang bằng về tải cung ứng để khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay qui định giữa các lãnh thổ của các Bên ký kết.

2. Khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sao cho không gây ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không này cung cấp trên toàn bộ hoặc trên một phần của cùng các đường bay.

3. Các chuyến bay thỏa thuận do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung cấp sẽ liên quan chặt chẽ với nhu cầu của công chúng về vận chuyển trên các đường bay qui định và sẽ có mục đích trước tiên là cung cấp, với hệ số ghế sử dụng hợp lý, tải cung ứng đủ cho nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự kiến hợp lý về chuyên chở hành khách và hàng hóa, bao gồm cả bưu kiện giữa lãnh thổ của các Bên ký kết.

ĐIỀU 10

Phê duyệt Chương trình vận chuyển

1. Hãng hàng không do một Bên ký kết chỉ định sẽ đệ trình nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để phê duyệt các chương trình vận chuyển của mình (cho lịch vận chuyển mùa Hè và mùa Đông) ít nhất là ba mươi (30) ngày trước khi bắt đầu khai thác. Chương trình này sẽ bao gồm các lịch bay, tần suất bay và các loại tàu bay được sử dụng. Nhà chức trách hàng không này sẽ đưa ra quyết định về chương trình vận chuyển như vậy trong vòng hai mươi (20) ngày kể từ ngày hãng hàng không có liên quan đệ trình chương trình vận chuyển của mình để phê duyệt.

2. Mỗi sự thay đổi trong chương trình vận chuyển cũng như các yêu cầu đối với việc cho phép khai thác các chuyến bay bổ sung sẽ được hãng hàng

không do một Bên ký kết chỉ định đệ trình nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để phê duyệt. Các yêu cầu thay đổi hoặc về các chuyến bay bổ sung sẽ được các nhà chức trách hàng không giải quyết nhanh chóng.

ĐIỀU 11

Khai thác tàu bay thuê

Một hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết, phù hợp với luật và các qui định của Bên có liên quan, có thể sử dụng tàu bay không phải do mình sở hữu cho các chuyến bay thỏa thuận. Việc sử dụng tàu bay thuê, tàu bay thuê chuyến hoặc tàu bay thau thế sẽ phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

i) các thỏa thuận thuê sẽ không tương đương với việc cho phép hãng hàng không cho thuê tàu bay của Quốc gia thứ ba được hưởng các quyền vận chuyển mà hãng hàng không này không có;

ii) lợi nhuận tài chính mà hãng hàng không cho thuê tàu bay thu được sẽ không phụ thuộc vào việc hãng hàng không được chỉ định có liên quan khai thác có lãi hay bị lỗ; và

iii) trách nhiệm đối với việc duy trì đủ điều kiện bay và duy trì đầy đủ các tiêu chuẩn khai thác và bảo dưỡng của bất cứ tàu bay thuê nào sẽ được thiết lập phù hợp với các qui định hiện hành của Công ước Chi-ca-gô, bao gồm các Ghi chú 1 và 2 ở Chương 3, Phần I, Phụ lục 6.

ĐIỀU 12

Thông tin và Số liệu thống kê

Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, theo yêu cầu của nhà chức trách hàng không đó, các báo cáo thống kê thường kỳ hoặc các thống kê khác có thể được yêu cầu một cách hợp lý nhằm mục đích xem xét tải cung ứng do hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết thứ nhất cung cấp trên các chuyến bay thỏa thỏa thuận. Các báo cáo thống kê như vậy sẽ bao gồm cả thông tin về tổng số vận chuyển được hãng hàng không này chuyên chở trên toàn bộ hoặc bất kỳ phần nào của các chuyến bay thỏa thuận.

ĐIỀU 13

Giá cước

1. Các giá cước của bất kỳ chuyến bay thỏa thuận nào sẽ phải được xây dựng ở các mức độ hợp lý, xem xét đầy đủ tới tất cả các yếu tố liên quan bao gồm chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý, các đặc điểm của chuyến bay (ví dụ như các tiêu chuẩn về tốc độ và mức độ tiện nghi), những lợi ích của người sử dụng và giá cước của các hãng hàng không khác áp dụng cho bất kỳ phần nào của đường bay qui định. Các giá cước đó phải được xác định phù hợp với các quy định dưới đây trong Điều này.

2. Mỗi giá cước phải được đệ trình cho nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết để xin phê duyệt ít nhất là ba mươi (30) ngày (hoặc trong khoảng thời gian sớm hơn do hai nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết thỏa thuận) trước thời điểm đưa ra áp dụng giá cước này.

3. Mỗi giá cước đề xuất có thể được nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết phê duyệt vào bất cứ thời điểm nào. Trong trường hợp không có sự phê duyệt như vậy, giá cước sẽ được coi như đã được phê duyệt bởi nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết trừ khi trong vòng hai mươi (20) ngày sau ngày đệ trình nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó có thông báo bằng văn bản cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia về việc không phê duyệt mức giá cước được đề xuất. Tuy nhiên, nếu như một trong hai nhà chức trách hàng không có thông báo bằng văn bản về việc không phê duyệt như vậy thì các nhà chức trách hàng không, theo đề nghị của một trong hai bên, có thể cố gắng thỏa thuận với nhau để xác định giá cước.

4. Nếu nhà chức trách hàng không không thể xác định được một giá cước theo quy định tại Khoản 3 của Điều này thì theo yêu cầu của mỗi bên tranh chấp đó có thể được giải quyết theo quy định tại điều 21 của Hiệp định này.

5. Mỗi giá cước được xây dựng theo quy định tại Điều này sẽ giữ nguyên hiệu lực cho đến thời điểm nó được thay thế bởi một giá cước mới được xác định theo các quy định của Điều này. Trừ khi có sự thỏa thuận khác của các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết, một giá cước sẽ không được kéo dài hiệu lực theo khoản này quá thời gian mười hai (12) tháng sau ngày giá cước đó hết thời hạn hiệu lực.

6. Mặc dù có các quy định tại Điều này, các giá cước được một hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam thu

để vận chuyển hoàn toàn trong phạm vi Liên minh Châu Âu phải tuân theo Luật pháp của Liên minh Châu Âu.

ĐIỀU 14

Cạnh tranh công bằng

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau để tham gia vận chuyển hàng không quốc tế được qui định tại Hiệp định này.

2. Mỗi Bên ký kết, khi cần thiết, sẽ thực hiện mọi hành động thích hợp trong phạm vi quyền tài phán của mình để loại trừ mọi hình thức phân biệt đối xử hoặc thực tiễn cạnh tranh không lành mạnh làm ảnh hưởng bất lợi đến vị thế tranh của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 14b

Các qui tắc về cạnh tranh

1. Các Bên ký kết thống nhất rằng những hoạt động thực tiễn sau đây của hãng hàng không có thể bị coi là phi cạnh tranh và có thể chịu sự giám sát chặt chẽ hơn:

a) áp dụng các mức giá cước và giá phí trên các đường bay ở các mức nếu tính tổng thể không đủ bù đắp những chi phí để cung cấp những dịch vụ đó;

b) tăng tải cung ứng hoặc tần suất chuyến bay quá mức;

c) các hoạt động thực tiễn nói tới được duy trì chứ không mang tính tạm thời;

d) các hoạt động thực tiễn nói tới gây ảnh hưởng tiêu cực và nghiêm trọng về kinh tế, hoặc gây ra thiệt hại đáng kể, cho hãng hàng không khác;

e) các hoạt động thực tiễn nói tới phản ánh ý định rõ ràng hoặc gây ra hậu quả có thể khiến hãng hàng không khác bị thiệt hại hoặc bị loại bỏ hoặc phải rời khỏi thị trường; và

f) hành vi cho thấy việc lạm dụng vị trí chi phối đường bay.

2. Việc cấp các khoản trợ cấp và/hoặc hỗ trợ của nhà nước phải minh bạch giữa các Bên ký kết và không phá hoại sự cạnh tranh giữa các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết. Các Bên ký kết có liên quan phải cung cấp cho Bên ký kết kia, theo đề nghị, toàn bộ thông tin liên quan đến các khoản hỗ trợ như vậy và bất kỳ việc sửa đổi hoặc gia hạn các khoản hỗ trợ như vậy. Những thông tin đó phải được xử lý như là những thông tin nhậy cảm và hạn chế ở mức cao nhất.

3. Nếu nhà chức trách hàng không dân dụng của một Bên ký kết nhận thấy hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia dự định hoặc tiến hành các hoạt động khai thác mà có thể dẫn tới hành vi cạnh tranh không công như được liệt kê tại Khoản 1, hoặc bất cứ sự phân biệt đối xử nào thông qua trợ cấp và/hoặc hỗ trợ nhà nước không phù hợp của Bên ký kết kia thì họ có thể yêu cầu Bên ký kết đó phải trao đổi ý kiến theo quy định tại Điều 20 (Trao đổi ý kiến) để giải quyết vấn đề.

4. Nếu các Bên ký kết không thể giải quyết được vấn đề thông qua trao đổi ý kiến thì mỗi Bên có thể sử dụng cơ chế giải quyết tranh chấp theo Điều 21 (Giải quyết tranh chấp) nhằm giải quyết vấn đề đó.

5. Mỗi Bên ký kết có quyền thu lại rút lại, thu hồi, đình chỉ, áp đặt các điều kiện hoặc hạn chế các giấy phép khai thác đối với một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia nếu có cơ sở hợp lý để tin rằng hãng hàng không được chỉ định đó hoặc Bên ký kết kia có những hành vi phi cạnh tranh hoặc không công bằng như nêu tại Khoản 1 và 2 ảnh hưởng nghiêm trọng đến hoạt động của hãng hàng không được chỉ định của mình.

ĐIỀU 15

Các hoạt động thương mại

1. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, trong phạm vi luật pháp và các qui định hiện hành của Bên ký kết kia, các văn phòng và các nhân viên hành chính, thương mại và kỹ thuật có thể cần thiết đối với yêu cầu của hãng hàng không được chỉ định có liên quan.

2. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ tự do bán dịch vụ vận chuyển hàng không bằng các chứng từ vận chuyển của mình ở lãnh thổ của các Bên ký kết, trực tiếp hoặc thông qua đại lý, bằng bất cứ đồng tiền nào phù hợp với các qui định sở tại. Mỗi Bên ký kết sẽ không hạn chế quyền của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quảng cáo bán và bán, và quyền của bất cứ người nào mua vận chuyển như vậy.

3. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ được phép cung ứng các dịch vụ mặt đất của mình trong lãnh thổ của Bên kia hoặc ký hợp đồng về các dịch vụ này với bên ngoài, toàn bộ hoặc từng phần, theo lựa chọn của mình, với

bất kỳ nhà cung cấp nào được cấp phép cong cấp các dịch vụ này. Nếu hoặc cho tới khi luật pháp và các quy định đối với các dịch vụ mặt đất trong lãnh thổ của một Bên ký kết ngăn ngừa hay hạn chế việc tự do ký hợp đồng cung cấp các dịch vụ này với bên ngoài hoặc tự cung cấp dịch vụ mặt đất, mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ được đối xử trên cơ sở không phân biệt đối xử như đối với việc tự cung ứng các dịch vụ hoặc sử dụng các dịch vụ mặt đất được cung ứng bởi nhà cung cấp hoặc các nhà cung cấp.

ĐIỀU 16

Lệ phí người sử dụng

1. Một Bên ký kết sẽ không thu lệ phí người sử dụng đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia cao hơn lệ phí được thu đối với các hãng hàng không của mình khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích trao đổi ý kiến về lệ phí người sử dụng giữa nhà chức trách có thẩm quyền thu lệ phí của mình và các hãng hàng không sử dụng các dịch vụ và trang thiết bị mà các nhà chức trách đó cung cấp, khi có thể thông qua các cơ quan đại diện hàng không. Thông báo hợp lý về bất kỳ đề nghị thay đổi nào sẽ được chuyển đến những người sử dụng để họ có thể trình bày ý kiến trước khi thực hiện sự thay đổi. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích hơn nữa các nhà chức trách có thẩm quyền thu lệ phí của mình và những người sử dụng như vậy trao đổi các thông tin thích hợp liên quan đến các lệ phí đó.

ĐIỀU 17

Chuyển thu nhập

1. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ được tự do chuyển khoản dư thừa sau khi chi phí ở lãnh thổ bán vận chuyển. Các thu nhập từ bán dịch vụ vận chuyển hàng không, bao gồm cả các dịch vụ phụ trợ hoặc bổ sung liên quan đến bán như vậy, được cung cấp trực tiếp hoặc thông qua các đại lý, cũng như các lợi ích thương mại thu được trên các thu nhập này khi đặt cọc đợi chuyển đi, sẽ được đưa vào trong khoản tiền chuyển thực tế.

2. Việc chuyển tiền như vậy sẽ được thực hiện bằng đồng tiền tự do chuyển đổi theo tỷ giá hối đoái thị trường đang lưu hành và sẽ không, trừ lệ phí ngân hàng và các thủ tục thông thường, chịu bất cứ lệ phí, hạn chế, sự áp đặt điều kiện hoặc sự chậm chễ nào sau khi hãng hàng không có liên quan đã thanh toán hết tất cả các nghĩa vụ tài chính sở tại.

ĐIỀU 18

Công nhận Chứng chỉ và Bằng

Các chứng chỉ khả phi, chứng chỉ năng lực và các bằng được một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực và chưa hết hạn sẽ được Bên ký kết kia công nhận hiệu lực nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên đường bay qui định, với điều kiện là các yêu cầu mà các chứng chỉ hoặc giấy phép này được cấp hoặc được làm cho có hiệu lực ngang bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu thoomng thường được qui định theo Công ước Chi-ca-gô. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận, đối với các chuyến bay trên lãnh thổ của mình,

các chứng chỉ năng lực và các bằng được Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình.

ĐIỀU 19

An ninh hàng không

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, ác Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của mình với nhau để bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp làm thành bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế nguyên tắc chung về quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết đặc biệt sẽ hành động phù hợp với các qui định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay ký tại Tô-ky-ô ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về Ngăn chặn hành vi chiếm đoạt tàu bay bất hợp pháp ký tại La-hay ngày 16 tháng 12 năm 1970 và Công ước về Ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại An toàn của hàng không dân dụng ký tại Môn-trê-an ngày 23 tháng 9 năm 1971.

2. Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau mọi sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu để ngăn ngừa các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay , hành khách và tổ bay, các trang thiết bị cảng hàng không và dẫn đường hàng không và bất kỳ mối đe dọa nào khác đối với an ninh hàng không dân dụng.

3. Các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các qui định về an ninh hàng không được thiết lập bởi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết và qui định thành các Phụ lục của Công ước Chi-ca-gô trong chừng mực các qui định và yêu cầu về an ninh hàng không được áp dụng đối với các Bên ký

kết; các Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác tàu bay mang đăng ký của mình hoặc các nhà khai thác tàu bay có địa điểmkinh doanh chính hoặc thường trú ở lãnh thổ của mình và các nhà khai thác cảng hàng không ở lãnh thổ của mình hành động phù hợp với các qui định như vậy về an ninh hàng không.

4. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng, những người khai thác tàu bay như vậy có thể bị yêu cầu tuân thủ các qui định và yêu cầu về an ninh hàng không được nêu tại khoản 3 trên đây được Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào, ra hoặc khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích hợp được áp dụng hiệu quả trong lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, hành lý xách tay, hành lý, hàng hóa và các đồ dự trữ của tàu bay trước và trong khi lên hoặc xuống tàu bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách thiện ý bất kỳ yêu cầu của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt để đối phó với một mối đe dọa cụ thể.

4. Khi xảy ra sự cố hoặc có mối đe dọa xảy ra sự cố về chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng hoặc các hành vi can thiệp bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay, hành khách, tổ bay , các trang thiết bị cảng hàng không hoặc dẫn đường hàng không, thì các Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo thuận lợi cho thông tin liên lạc và và các biện pháp thích hợp khác để chấm dứt nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc mối đe dọa.

ĐIỀU 20

Trao đổi ý kiến

Trong tinh thần hợp tác chặt chẽ, nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ thường xuyên trao đổi ý kiến với nhau nhằm mục đích đảm bảo việc thực hiện và tuân thủ đúng các qui định của Hiệp định này.

ĐIỀU 21

Giải quyết tranh chấp

1. Nếu có bất kỳ tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến thực hiện hoặc áp dụng Hiệp định này thì các Bên ký kết trước tiên sẽ nỗ lực giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng.

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng thì các Bên đó có thể chuyển tranh chấp đến một số người hoặc tổ chức để giải quyết; nếu các Bên không thỏa thuận như vậy thì theo yêu cầu của một trong hai Bên ký kết, tranh chấp sẽ được đưa ra tòa trọng tài gồm ba trọng tài viên để giải quyết, mỗi Bên ký kết chỉ định một trọng tài viên và trọng tài thứ ba được hai trọng tài viên như thế chỉ định. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày một trong hai Bên ký kết nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao yêu cầu giả quyết tranh chấp bằng trọng tài và trọng tài thứ ba sẽ được chỉ định trong vòng sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một trong hai Bên ký kết không chỉ định được trọng tài trong thời hạn qui định thì theo yêu cầu của một trong hai Bên ký kết, Chủ tịch Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế có thể chỉ định trọng tài hoặc các trọng tài viên theo trường hợp yêu

cầu. Trọng tài viên thứ ba sẽ là công dân của Quốc gia thứ ba và sẽ là Chủ tịch của tòa trọng tài.

3. Các Bên ký kết sẽ tuân thủ bất cứ quyết định nào được đưa ra theo khoản 2 của Điều này.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ chịu chi phí cho trọng tài viên mà mình chỉ định. Mọi chi phí khác của tòa trọng tài bao gồm cả các phí và chi phí của trọng tài thứ ba sẽ được chia đều giữa các Bên ký kết.

5. Tòa trọng tài sẽ quyết định trình tự thủ tục tố tụng của mình.

ĐIỀU 22

Sửa đổi

1. Nếu một trong các Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất cứ qui định nào đó của Hiệp định này thì có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày yêu cầu trừ khi cả hai Bên ký kết thỏa thuận kéo dài thời hạn đó. Bất cứ sửa đổi nào được thỏa thuận bằng trao đổi ý kiến như vậy sẽ được mỗi Bên ký kết phê duyệt phù hợp với các thủ tục pháp lý của mình và sẽ có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng thứ hai sau khi các Bên ký kết đã thông báo cho nhau rằng các thủ tục này đã được tuân thủ.

2. Mặc dù có các qui định tại điểm 1 của Điều này, các sửa đổi chỉ liên quan đến Phụ lục có thể được thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết và sẽ có hiệu lực theo sự thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không.

ĐIỀU 23

Chấm dứt Hiệp định

1. Một trong hai Bên ký kết có thể gửi thông báo cho Bên ký kết kia về quyết định hủy bỏ Hiệp định này của mình vào bất cứ lúc nào. Thông báo như vậy sẽ đồng thời được gửi cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

2. Trong trường hợp như vậy, Hiệp định này sẽ chấm dứt hiệu lực mười hai (12) tháng sau ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo. Trong trường hợp Bên ký kết kia không nhận được thông báo thì thông báo đó sẽ được coi là nhận được mười bốn (14) ngày sau khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo.

ĐIỀU 24

Các Công ước Đa phương

Nếu một công ước về hàng không đa phương nói chung có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết thì các qui định của công ước như vậy sẽ được dùng làm cơ sở. Việc trao đổi ý kiến theo Điều 20 của Hiệp định có thể được tiến hành để xác định mức độ mà Hiệp định này bị ảnh hưởng bởi các qui định của công ước đa phương nói trên.

ĐIỀU 25

Đăng ký với ICAO

Hiệp định này và các sửa đổi của Hiệp định sẽ được đăng ký với Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

ĐIỀU 26

Hiệu lực

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày đầu tiên của tháng thứ hai sau khi các Bên ký kết đã thông báo cho nhau thông qua đường ngoại giao rằng các thủ tục cần thiết cho hiệu lực của Hiệp định đã được hoàn thành.

ĐỂ LÀM BẰNG, những người ký tên dưới đây được Chính phủ của mình ủy quyền hợp pháp đã ký Hiệp định này thành hai bản chính bằng tiếng Việt, tiếng Phần Lan, tiếng Thụy Điển và tiếng Anh, tất cả các văn bản có giá trị như nhau. Trong trường hợp có sự giải thích khác nhau, văn bản tiếng Anh sẽ được sử dụng làm cơ sở.

Làm tại Hà Nội ngày 20 tháng 10 năm 2014

THAY MẶT CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM	**THAY MẶT CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA PHẦN LAN**
ĐINH LA THĂNG BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	JAN VAPAAVUORI BỘ TRƯỞNG KINH TẾ

PHỤ LỤC

của Hiệp định vận chuyển hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Cộng hòa Phần Lan.

Phần 1

Các đường bay có thể do hãng hàng không được chỉ định của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khai thác ở cả hai chiều:

Các điểm xuất phát	Các điểm trung gian	Các điểm ở Việt Nam	Các điểm quá
Các điểm ở Việt Nam	Hai điểm	Helsinki và một điểm bổ sung tại Phần Lan.	Một điểm

Phần 2

Các đường bay có thể do hãng hàng không được chỉ định của Cộng hòa Phần Lan khai thác ở cả hai chiều:

Các điểm xuất phát	Các điểm trung gian	Các điểm ở Việt Nam	Các điểm quá
Các điểm ở Phần Lan	Hai điểm	Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh	Một điểm

Ghi chú:

1. Bất cứ điểm nào trên các đường bay qui định ở Phần 1 và 2 của Phụ lục này có thể bị hủy bỏ đối với toàn bộ hoặc bất cứ chuyến bay nào theo sự lựa chọn của hãng hàng không được chỉ định của một trong hai Bên ký kết với điều kiện là các chuyến bay đó xuất phát ở lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không này.

2. Các điểm trung gian và điểm quá trên các đường bay qui định ở Phần 1 sẽ được Phần Lan chỉ định và thông báo cho Việt Nam. (Các) điểm được lựa chọn, theo sự lựa chọn của Phần Lan, có thể được thay đổi, trong trường hợp đó (các) điểm mới sẽ được thông báo cho Việt Nam.

3. Các điểm trung gian và điểm quá trên các đường bay qui định ở Phần 2 sẽ được Việt Nam chỉ định và thông báo cho Phần Lan. (Các) điểm được lựa chọn, theo sự lựa chọn của Việt Nam, có thể được thay đổi, trong trường hợp đó (các) điểm mới sẽ được thông báo cho Phần Lan.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC

OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

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

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) 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) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Authority of Viet Nam, Ministry of Transport, and in the case of the Republic of Finland, the Finnish Civil Aviation Authority, 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.

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

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.

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 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 developmens, 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 European Union law;

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

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

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

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

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

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

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill 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.

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 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.

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.

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.

Article 7

Exepmtion 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 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, suoh 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.

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. 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.

Article 11

Operation of Leased Aircraft

A designated airline of either Contracting Party may, in accordance with the laws and requlations 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 information on the amount of traffic carried by such airline on the whole or any part of the agreed services.

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 remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both 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) 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 other Contracting Party or its designated carrier seriously affects the operation of its designated airline.

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.

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.

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 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.

Article 20

Consultations

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

Article 21

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be dominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate and 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. 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.

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 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.

Article 24

Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with article 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.

Article 25

Registration with ICAO

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

Article 26

Entry Into Force

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

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

Done at ....Ha..Noi..... on.....20th.....October..2014

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam	**For the Government of the Republic of Finland**
H.E, Mr. DINH LA THANG	H.E, Mr. JAN VAPAAVUORI
Minister of Transport	Minister of Economic Affairs

ANNEX

to the Air Services Agreement between the Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the Republic of Finland

Section 1

Routes which may be operated by the designated airline of the Socialist Republic of Viet Nam, in both directions:

Points of origin	Intermediate points	Points in Finland	Points beyond
Points in Viet Nam	Two points	Helsinki and one additional point in Finland	One point

Section 2

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

Points of origin	Intermediate points	Points in Viet Nam	Points beyond
Points in Finland	Two points	Hanoi and Ho Chi Minh City	One Point

Notes:

1) Any of the points on the specified routes in Sections 1 and 2 of this Annex may at the option of the designated airline of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2) The intermediate and beyond points on the specified routes in Section 1 are to be named by Finland and notified to Viet Nam. The point(s) chosen may at the option of Finland, be altered, in which case the new point(s) shall be notified to Viet Nam.

3) The intermediate and beyond points on the specified routes in Section 2 are to be named by Viet Nam and notified to Finland. The point(s) chosen may at the option of Viet Nam, be altered, in which case the new point(s) shall be notified to Finland.

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

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

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

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

har enats om följande:

Artikel 1
Definitioner

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

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

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

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,

b) "luftfartsmyndigheter" i fråga om Socialistiska republiken Vietnam det vietnamesiska trafikministeriet (Civil Aviation Authority) och i fråga om Republiken Finland de finska luftfartsmyndigheterna, eller beträffande vardera parten varje annan person eller annat organ som bemyndigats 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 avtalsslutande part landområden (fastland och öar) som hör till den ifrågavarande partens suveränitet, inre vattenvägar och territorialvatten som gränsar till dem samt luftrummet ovanför dem,

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

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

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

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

Artikel 2
Tillämpning av Chicagokonventionen

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

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 avtalsslutande parten utsett flygbolag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till en annan ort inom denna andra avtalsslutande parts territorium. 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 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.

6. Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag har rätt att dra in trafiken på den andra avtalsslutande partens territorium.

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

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

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

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

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

Artikel 6
Tillämpning av lagar och föreskrifter

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

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

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 smörjoljor 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 skälig 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, smörjoljor och tekniska konsumtionsförnödenheter som införs eller införskaffas inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas i internationell flygtrafik som bedrivs av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, även i det fall att dessa förråd ska användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den avtalsslutande partens territorium där de tagits ombord.

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

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

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

Artikel 8
Direkt transitotrafik

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

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

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.

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.

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

Artikel 13
Tariffer

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

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

3. En föreslagen tariff kan när som helst godkännas av någondera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. I avsaknad av sådant godkännande anses tariffen ha blivit godkänd av en avtalsslutande parts luftfartsmyndighet om inte denna

avtalsslutande parts luftfartsmyndighet inom tjugo (20) dagar från tidpunkten för ansökningen skriftligt har meddelat den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndighet att den inte kan godkänna den föreslagna tariffen. Om någondera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter ger ett sådant skriftligt meddelande om ogillande av tariff kan luftfartsmyndigheterna på enderas begäran eftersträva att bestämma tariffen genom överenskommelse dem emellan.

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

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

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

Artikel 14
Skälig konkurrens

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

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

Artikel 14 b
Konkurrensregler

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

a) uttag av avgifter och priser på linjer på en nivå som sammantaget inte räcker till för att täcka kostnaderna för att tillhandahålla tjänster,

b) överdriven ökning av kapacitet eller turtäthet,

c) de ovan avsedda praxisarna är inte tillfälliga utan kontinuerliga,

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 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.

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 parters 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.

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.

Artikel 18
Erkännande av certifikat och tillstånd

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

Artikel 19
Luftfartsskydd

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

2. De avtalsslutande parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra handlingar som innefattar olaga besittningstagande

av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för civila luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för 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 iaktta de bestämmelser och krav om luftfartsskydd som avses i punkt 3 och som den andra avtalsslutande parten kräver vid ett luftfartygs ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. Vardera avtalsslutande parten ska se till att verkningsfulla åtgärder effektivt tillgrips inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, säkerhetskontrollera passagerare och besättning och inspektera handbagage, bagage, frakt och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Vardera avtalsslutande parten ska ge en välvillig behandling av en begäran från den andra avtalsslutande parten om särskilda skyddsåtgärder som kan anses vara skäliga 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.

Artikel 20
Samråd

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

Artikel 21
Tvistlösning

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

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

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

4. Vardera avtalsslutande parten svarar för kostnaderna för den skiljeman som den har utsett. Skiljedomstolens kostnader, inbegripet avgifter och kostnader för den tredje skiljemannen, delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

5. Skiljedomstolen ska själv bestämma över förfarandet.

Artikel 22
Ändringar

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

efter den dag då de avtalsslutande parterna har meddelat varandra att dessa förfaranden har iakttagits.

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

Artikel 23
Uppsägning

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

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

Artikel 24
Multilaterala konventioner

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

Artikel 25
Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen

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

Artikel 26
Ikraftträdande

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

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 den 20 .

För Socialistiska Republiken Vietnams regering

För Republiken Finlands regering

BILAGA
till avtalet mellan Socialistiska republiken Vietnams regering och Republiken Finlands regering om luftfart

Del 1
Linjer som flygbolag utsedda av Socialist republiken Vietnams regering får trafikera i båda riktningarna

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Orter i Finland	Orter bortom Finland
Orter i Vietnam	En ort	Två orter	Helsingfors och en annan ort i Finland

Del 2
Linjer som flygbolag utsedda av Republiken Finlands regering får trafikera i båda riktningarna

Avgångsorter	Mellanliggande orter	Orter i Vietnam	Orter bortom Vietnam
Orter i Finland	Två orter	Hanoi och Ho Chi Minh City	En ort

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).

SOPIMUS LENTOLIIKENTEESTÄ

VIETNAMIN SOSIALISTISEN TASAVALLAN HALLITUKSEN

JA SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ

SOPIMUS LENTOLIIKENTEESTÄ VIETNAMIN SOSIALISTISEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ

Vietnamin sosialistisen tasavallan hallitus ja Suomen tasavallan hallitus (jäljempänä "osapuolet"), jotka

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

haluavat tehdä mainitun yleissopimuksen mukaisen ja sitä täydentävän sopimuksen alueittensa välisen ja niiden kautta edelleen tapahtuvan säännöllisen lentoliikenteen aloittamisesta ja harjoittamisesta,

ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Määritelmät

1. Ellei asiayhteydestä muuta johdu, tässä sopimuksessa:

a) "Chicagon yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien

i) kaikki siihen tehdyt, molempien osapuolten ratifioimat muutokset, jotka ovat tulleet voimaan sen 94 artiklan a kohdan mukaisesti; ja

ii) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset, sikäli kuin tällaiset liitteet tai muutokset ovat kyseisenä aikana voimassa molempien osapuolten osalta;

b) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Vietnamin sosialistisen tasavallan osalta Vietnamin liikenneministeriötä (Civil Aviation Authority) ja Suomen tasavallan osalta Suomen ilmailuviranomaista, tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

c) "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennöintilupa tämän sopimuksen 4 artiklan mukaisesti;

d) "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "lasku ilman kaupallista tarkoitusta" on Chicagon yleissopimuksen 96 artiklassa niille annetut merkitykset;

e) "alue" tarkoittaa osapuolen ollessa kysymyksessä tämän osapuolen suvereniteettiin kuuluvia maa-alueita (mantere ja saaret), niihin rajoittuvia sisävesiä, aluevesiä sekä niiden yläpuolella olevaa ilmatilaa;

f) "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin (postia lukuun ottamatta) kuljetuksesta veloitettavia hintoja, mukaan lukien tällaiseen kuljetukseen kuuluvat tai sen yhteydessä tarjottavat merkittävät lisäedut, sekä henkilöiden kuljetusta varten myytävien lippujen myynnistä tai vastaavista liiketoimista rahtia kuljetettaessa maksettava myyntipalkkio. Termi kattaa myös ne ehdot, joiden mukaan kuljetushintaa sovelletaan tai myyntipalkkiota maksetaan.

g) ”käyttömaksut” tarkoittaa toimivaltaisten viranomaisten lentoyhtiöille asettamia tai niiden sallimia maksuja lentoasemien ja lennonvarmistuslaitteiden sekä niihin liittyvien palvelujen, tilojen ja laitteiden tarjoamisesta ilma-alusten, niiden miehistön, matkustajien ja rahdin käyttöön.

2. Liite on erottamaton osa tätä sopimusta, ja kaikki viittaukset tähän sopimukseen sisältävät viittauksen myös sen liitteeseen, ellei toisin määrätä.

3. Tämän sopimuksen artiklat on otsikoitu vain viittaamista varten.

2 artikla

Chicagon yleissopimuksen soveltaminen

Tämän sopimuksen määräyksiin sovelletaan Chicagon yleissopimuksen määräyksiä sikäli kuin nämä määräykset ovat sovellettavissa kansainväliseen lentoliikenteeseen.

3 artikla

Liikenneoikeuksien myöntäminen

1. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat viimeksi mainitun osapuolen kansainvälistä lentoliikennettä koskevat oikeudet:

a. oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli;
b. oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Osapuoli myöntää toiselle osapuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteen asianomaisessa osassa määrätyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä "sovituksi liikenteeksi" ja vastaavasti "määrätyiksi reiteiksi". Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrätyllä reitillä kummankin osapuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle tämän sopimuksen liitteessä asianomaista reittiä varten määrätyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Tämän artiklan 2 kohdan määräysten ei pidä katsoa oikeuttavan osapuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen osapuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen osapuolen alueella. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeudesta kuljettaa matkustajia, rahtia ja postia toisen osapuolen alueella olevien paikkojen ja kolmansien osapuolten alueilla olevien paikkojen välillä on keskusteltava ja sovittava erikseen osapuolten välillä.

4. Mikäli aseellisen selkkauksen, poliittisten häiriöiden tai tapahtumien tai erityisten ja poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi osapuolen nimetty lentoyhtiö ei pysty hoitamaan liikennettä normaalilla reitillään, toisen osapuolen on tehtävä parhaansa helpottaakseen tällaisen liikenteen jatkumista käyttämällä soveltuvia tilapäisiä reittien uudelleenjärjestelyjä, mukaan lukien tilapäisten vaihtoehtoisten oikeuksien myöntäminen, osapuolten keskinäisen päätöksen mukaisesti.

4 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöintilupa

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

2. Kummallakin osapuolella on oikeus peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä.

3. Saadessaan tällaisen kirjallisen ilmoituksen toisen osapuolen ilmailuviranomaisten on seuraavien ehtojen täyttyessä viipymättä myönnettävä nimetylle lentoyhtiölle asianmukainen liikennöintilupa:

(a) Suomen tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Suomen tasavallan alueelle Euroopan unionin perustamissopimuksen mukaisesti ja sillä on voimassaoleva Euroopan unionin säännösten mukainen liikennelupa;

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio harjoittaa ja ylläpitää lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, ja siitä vastaava ilmailuviranomainen on selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä; ja

(iii) lentoyhtiö on Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai tällaisten valtioiden kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta.

(b) Vietnamin sosialistisen tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) yhtiö on sijoittautunut Vietnamin sosialistisen tasavallan alueelle ja sillä on voimassaoleva Vietnamin säännösten mukainen liikennelupa;

(ii) Vietnamin sosialistinen tasavalta harjoittaa ja ylläpitää

lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa ja vastaa sen lentotoimintaluvan myöntämisestä; ja

(iii) lentoyhtiö on Vietnamin sosialistisen tasavallan ja/tai sen kansalaisten omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta.

4. Osapuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen osapuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se pystyy täyttämään ne ehdot, jotka lait ja määräykset mainittujen viranomaisten normaalisti ja kohtuullisesti soveltamina asettavat kansainväliselle lentoliikenteelle Chicagon yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

5. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen sovellettavia määräyksiä.

6. Kummankin osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus lopettaa liikenteensä toisen osapuolen alueella.

5 artikla

Liikennöintiluvan peruuttaminen pysyvästi tai määräajaksi

1. Kummankin osapuolen ilmailuviranomaisilla on oikeus peruuttaa liikennöintilupa tai määräaikaisesti kieltää toisen osapuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä hyväkseen tämän sopimuksen 3 artiklan 2 kohdassa määriteltyjä oikeuksia tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja, jos:

a) Suomen tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiö ei ole sijoittautunut Suomen tasavallan alueelle Euroopan unionin perustamissopimuksen mukaisesti tai sillä ei ole voimassaolevaa Euroopan unionin säännösten mukaista liikennelupaa;

(ii) lentotoimintaluvan myöntänyt Euroopan unionin jäsenvaltio ei harjoita tai ei ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa, tai siitä vastaavaa ilmailuviranomaista ei ole selvästi määritelty nimeämisen yhteydessä; tai

(iii) lentoyhtiö ei ole Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja/tai tällaisten valtioiden kansalaisten omistuksessa eikä tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta.

Vietnamin sosialistisen tasavallan nimeämän lentoyhtiön osalta:

(i) lentoyhtiö ei ole sijoittautunut Vietnamin sosialistisen tasavallan alueelle tai sillä ei ole voimassaolevaa Vietnamin säännösten mukaista liikennelupaa;

(ii) Vietnamin sosialistinen tasavalta ei harjoita tai ylläpidä lentoyhtiön tehokasta viranomaisvalvontaa tai Vietnamin sosialistinen tasavalta ei vastaa sen lentotoimintaluvan myöntämisestä; tai

(iii) lentoyhtiö ei ole Vietnamin sosialistisen tasavallan ja/tai sen kansalaisten omistuksessa eikä tosiasiallisessa määräysvallassa joko suoraan tai osake-enemmistön kautta; tai

b) lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen osapuolen lakeja tai määräyksiä; tai

c) lentoyhtiö muutoin ei liikennöi tässä sopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kohdassa mainittu peruuttaminen pysyvästi tai määräajaksi tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien tai määräysten rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut on aloitettava viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty.

3. Tämän sopimuksen viittauksia Suomen tasavallan kansalaisiin on pidettävä viittauksina Euroopan unionin jäsenvaltioiden tai Euroopan vapaakauppaliiton jäsenmaiden kansalaisiin.

6 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten toimintaa ja lentämistä mainitun alueen sisällä, on sovellettava toisen osapuolen nimeämään lentoyhtiöön.

2. Osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, matkatavaroiden, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muuttoa, maahan muuttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, matkatavaroihin, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. Tässä artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä sovelletaan yhtäläisesti kummankin osapuolen nimeämien lentoyhtiöiden kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämiin ilma-aluksiin.

7 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

1. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käytettävät ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen osapuolen alueelle edellyttäen, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai käytetään tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta tarjotun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat vapaita myös:

a) osapuolen alueella kohtuullisissa rajoissa ilma-alukseen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäviksi toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta pois suuntautuvalla lennolla;

b) toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten osapuolen alueelle tuodut varaosat, mukaan lukien moottorit;

c) osapuolen alueelle tuodut ja sieltä hankitut polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä sen toisen osapuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen.

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat, saadaan purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan tämän osapuolen tulliviranomaisen antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Tarvittavat lentoyhtiön asiakirjat, kuten aikataulut, lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu osapuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuotu toisen osapuolen alueelle, on vapautettava veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista viimeksi mainitun alueella.

8 artikla

Välitön läpikulkuliikenne

1. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla oleville

matkustajille, matkatavaroille, rahdille ja postille, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa tehdä muuta kuin yksinkertaisen tarkastuksen. Tämä ei kuitenkaan koske turvatoimia, jotka on suunnattu väkivallantekoja, lentokonekaappauksia ja huumeiden salakuljetusta vastaan.

2. Osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat, rahti ja posti ovat vapaat tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

9 artikla

Sovitun liikenteen harjoittamista koskevat periaatteet

1. Kummankin osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet sekä yhtäläiset kapasiteettioikeudet sovitun liikenteen harjoittamiseen määrätyillä reiteillä alueidensa välillä.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä kummankin osapuolen nimetyn lentoyhtiön on otettava huomioon toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön edut siten, ettei viimeksi mainitun liikennöimistä samoilla reiteillä tai niiden osilla tarpeettomasti vaikeuteta.

3. Osapuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovitun liikenteen on läheisesti vastattava yleisön määrätyillä reiteillä tapahtuvalle kuljetukselle asettamia vaatimuksia, ja kunkin nimetyn lentoyhtiön päätarkoituksena on oltava sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen kohtuullisella

kuormausasteella, joka täyttää nykyiset ja kohtuudella ennakoitavissa olevat matkustajien ja rahdin, mukaan lukien posti, kuljetustarpeet osapuolten alueiden välisessä liikenteessä.

10 artikla

Liikenneohjelmien hyväksyminen

1. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa (kesä- ja talviliikennekausiksi) toisen osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää ennen liikenteen aloittamista. Ohjelman on sisällettävä erityisesti aikataulut, lentovuorojen lukumäärä ja käytettävät ilma-alustyypit. Ilmailuviranomaisten on ilmoitettava päätöksensä tällaisista liikenneohjelmista kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin asianomainen lentoyhtiö on toimittanut ohjelmansa hyväksyttäväksi.

2. Osapuolen nimeämän lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa jokainen muutos samoin kuin lupapyynnöt lisälentojen suorittamisesta toisen osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ilmailuviranomaisten on käsiteltävä tällaiset muutos- tai lisälentopyynnöt nopeasti.

11 artikla

Vuokratun ilma-aluksen käyttö

Osapuolen nimetty lentoyhtiö voi käyttää sovitussa liikenteessä muuta kuin omistamaansa ilma-alusta kyseisen osapuolen lakeja ja määräyksiä noudattaen. Ilma-aluksen vuokraamisen, tilaamisen ja molemminpuolisen vaihdon on täytettävä seuraavat ehdot:

i) vuokrausjärjestelyt eivät saa johtaa siihen, että vuokraava kolmannen valtion lentoyhtiö saa sellaisia liikenneoikeuksia, jotka eivät muutoin olisi kyseisen lentoyhtiön käytettävissä;

ii) vuokraavan lentoyhtiön saama taloudellinen hyöty ei saa riippua kyseisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan tuotosta tai tappiosta; ja

iii) vastuu vuokratun ilma-aluksen jatkuvasta lentokelpoisuudesta ja lentotoiminta- ja huoltonormien asianmukaisuudesta on vahvistettava Chicagon yleissopimuksen sovellettavien määräysten mukaisesti, mukaan lukien liitteen 6 osan 1 luvun 3 huomautukset 1 ja 2.

12 artikla

Tiedot ja tilastot

Osapuolen ilmailuviranomaisten on toimitettava toisen osapuolen ilmailuviranomaisille näiden pyynnöstä sellaisia kausittaisia tai muita tilastotietoja, joita voidaan kohtuudella katsoa vaadittavan ensin mainitun osapuolen nimetyn lentoyhtiön sovitussa liikenteessä tarjoaman kapasiteetintarkastelemiseksi. Näiden tilastojen on sisällettävä tiedot tällaisen lentoyhtiön kuljettaman liikenteen määrästä sovitussa liikenteessä kokonaisuutena tai missä tahansa sen osassa.

13 artikla

Tariffit

1. Sovittua liikennettä koskevat tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottaen asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen tuotto, liikenteen erikoispiirteet

(kuten nopeus ja matkustustilojen taso), käyttäjien edut ja muiden lentoyhtiöiden soveltamat tariffit millä tahansa määrätyn reitin osalla. Nämä tariffit on asetettava tämän artiklan seuraavien määräysten mukaisesti.

2. Tariffi on jätettävä kummankin osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää (tai molempien osapuolten ilmailuviranomaisten sopimaa lyhyempää määräaikaa) ennen sen suunniteltua käyttöönottoa.

3. Kummankin osapuolen ilmailuviranomaiset voivat hyväksyä ehdotetun tariffin milloin tahansa. Jos tällaista hyväksyntää ei saada, tariffia pidetään osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksymänä, mikäli tämän osapuolen ilmailuviranomaiset eivät kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa tariffin jättämispäivästä ole kirjallisesti ilmoittaneet toisen osapuolen ilmailuviranomaisille vastustavansa ehdotettua tariffia. Mikäli kuitenkin jommankumman osapuolen ilmailuviranomaiset kirjallisesti ilmoittavat vastustavansa tariffia, ilmailuviranomaiset voivat jommankumman pyynnöstä yrittää määrittää tariffin sopimalla.

4. Jolleivät ilmailuviranomaiset kykene määrittämään tariffia tämän artiklan 3 kohdan määräysten mukaisesti, voidaan erimielisyys jommankumman pyynnöstä ratkaista tämän sopimuksen 21 artiklan määräysten mukaisesti.

5. Tämän artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tariffi jää voimaan, kunnes se korvataan uudella tämän artiklan määräysten mukaisesti määritetyllä tariffilla. Mikäli molempien osapuolten ilmailuviranomaiset eivät ole muuta sopineet, tariffin voimassaoloaikaa ei saa jatkaa tämän kohdan perusteella kahtatoista (12) kuukautta pidemmäksi ajaksi siitä

päivästä, jolloin se muuten olisi lakannut olemasta voimassa.

6. Sen estämättä mitä tässä artiklassa määrätään, Vietnamin sosialistisen tasavallan nimetyn lentoyhtiön perimiin tariffeihin kokonaan Euroopan unionin sisällä tapahtuvasta kuljetuksesta sovelletaan Euroopan unionin lainsäädäntöä.

14 artikla

Reilu kilpailu

1. Kummankin osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet osallistua tässä sopimuksessa tarkoitettuun kansainväliseen lentokuljetukseen.

2. Osapuolen on tarvittaessa ryhdyttävä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kilpailuasemaan.

14 b artikla

Kilpailusäännöt

1. Osapuolet suostuvat siihen, että seuraavia lentoyhtiöiden käytäntöjä voidaan pitää mahdollisina lisätarkastelua vaativina kilpailunvastaisina käytäntöinä:

a) maksujen ja hintojen veloittaminen reiteillä sellaisella tasolla, joka kokonaisuutena ei riitä kattamaan palvelujen tarjoamiseen liittyviä

kustannuksia;

b) liiallinen kapasiteetin tai vuorotiheyden lisääminen;

c) kyseiset käytännöt eivät ole tilapäisiä vaan jatkuvia;

d) kyseisillä käytännöillä on vakava taloudellisesti haitallinen vaikutus toiseen lentoyhtiöön tai ne aiheuttavat huomattavaa vahinkoa toiselle lentoyhtiölle;

e) kyseisten käytäntöjen ilmeinen tarkoitus tai todennäköinen vaikutus on tehdä toinen lentoyhtiö toimintakyvyttömäksi tai sulkea tai ajaa se markkinoilta; ja

f) määräävän aseman väärinkäyttöön viittaava toiminta reitillä.

2. Valtion tuen ja/tai avustuksen myöntämisen on oltava läpinäkyvää osapuolten välillä, eikä se saa vääristää osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden välistä kilpailua. Osapuolen on pyydettäessä toimitettava toiselle osapuolelle täydelliset tiedot tällaisesta avustuksesta sekä siihen tehdyistä tarkistuksista tai sen pidentämisestä. Tällaista tietoa on käsiteltävä äärimmäisen varovaisesti ja luottamuksellisesti.

3. Jos osapuolen ilmailuviranomaiset katsovat, että toisen osapuolen nimetyn lentoyhtiön aikomassa tai harjoittamassa toiminnassa saattaa olla kohdassa 1 lueteltuja epäreilun kilpailun piirteitä tai viitteitä toisen osapuolen harjoittamasta syrjinnästä kohtuuttoman valtion tuen ja/tai avustuksen muodossa, ne voivat ongelman selvittämiseksi pyytää neuvotteluja 20 artiklan (Neuvottelut) mukaisesti. Tällaisen pyynnön mukana on toimitettava ilmoitus pyynnön syistä, ja neuvottelujen on alettava 15 päivän kuluessa pyynnöstä.

4. Jos osapuolet eivät saa ongelmaa ratkaistua neuvotteluteitse, kumpi

tahansa osapuoli voi turvautua erimielisyyksien sovittelumenettelyyn 21 artiklan (Erimielisyyksien sovittelu) mukaisesti erimielisyyden ratkaisemiseksi.

5. Kummallakin osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen osapuolen nimeämälle lentoyhtiölle liikennöintilupaa tai peruuttaa tällaiset luvat kokonaan tai määräajaksi, asettaa niiden käytölle ehtoja tai rajoittaa niitä, mikäli on perusteltu syy uskoa, että toisen osapuolen tai sen nimeämän lentoyhtiön harjoittamalla kohtiin 1 ja 2 liittyvällä epäreilulla tai kilpailunvastaisella toiminnalla on vakava vaikutus osapuolen nimetyn lentoyhtiön liikenteeseen.

15 artikla

Kaupallinen toiminta

1. Osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus ylläpitää toisen osapuolen alueella siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

2. Osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, missä tahansa valuutassa paikallisten säännösten mukaisesti. Osapuoli ei saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta markkinoida ja myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

3. Jokaisella nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus tarjota omia maahuolintapalvelujaan toisen osapuolen alueella tai muutoin ulkoistaa nämä

palvelut valintansa mukaan joko kokonaan tai osin mille tahansa näiden palvelujen valtuutetulle tarjoajalle. Jos lait ja määräykset, joita sovelletaan maahuolintaan osapuolen alueella, estävät näiden palvelujen ulkoistamista tai rajoittavat sitä tai omahuolintaa, jokaista nimettyä lentoyhtiötä on kohdeltava tasapuolisesti omahuolinnassa ja toimittajan tai toimittajien tarjoamissa maahuolintapalveluissa.

16 artikla

Käyttömaksut

1. Osapuoli ei saa määrätä toisen osapuolen nimeämälle lentoyhtiölle käyttömaksuja, jotka ovat korkeampia kuin sen samanlaista kansainvälistä liikennettä harjoittaville kansallisille lentoyhtiöille asetetut maksut.

2. Kummankin osapuolen on edistettävä käyttömaksuja koskevia neuvotteluja toimivaltaisten laskutusviranomaistensa ja niiden tarjoamia palveluja ja laitteita käyttävien lentoyhtiöiden välillä, mikäli mahdollista, näitä lentoyhtiöitä edustavien järjestöjen kautta. Tällaisille käyttäjille olisi annettava kohtuullinen etukäteisilmoitus kaikista muutosehdotuksista, jotta niillä on mahdollisuus ilmaista kantansa ennen muutosten toteuttamista. Kummankin osapuolen on lisäksi kannustettava toimivaltaisia laskutusviranomaisiaan ja mainittuja käyttäjiä vaihtamaan asiaan kuuluvia maksuja koskevia tietoja.

17 artikla

Varojen siirtäminen

1. Osapuolten nimetyt lentoyhtiöt voivat vapaasti siirtää tuloylijäämät

myyntialueella. Tulot suoraan tai asiamiesten välityksellä tarjottavien ilmakuljetuspalveluiden myynnistä, mukaan lukien tällaiseen myyntiin liittyvät lisäpalvelut tai täydentävät palvelut, sekä talletusaikana siirtoa odottaessa kertynyt kaupallinen korko sisällytetään tällaiseen nettomääräiseen siirtoon.

2. Siirrot on suoritettava vapaasti vaihdettavassa valuutassa voimassaolevalla valuuttakurssilla, eikä niille normaaleja pankkikuluja ja -toimenpiteitä lukuun ottamatta saa asettaa maksuja, rajoituksia, määräyksiä tai viivytyksiä sen jälkeen, kun kyseinen lentoyhtiö on täyttänyt kaikki riidattomat paikalliset maksuvelvoitteensa.

18 artikla

Todistusten ja lupien tunnustaminen

Osapuolen on tunnustettava toisen osapuolen myöntämät tai vahvistamat voimassaolevat lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja luvat päteviksi sovitun liikenteen harjoittamiseen määrätyllä reitillä edellyttäen, että vaatimukset, joiden perusteella nämä todistukset tai luvat on myönnetty tai kelpuutettu, ovat yhtenevät Chicagon yleissopimuksen mukaisesti kulloinkin vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai niitä vaativammat. Kumpikin osapuoli varaa kuitenkin oikeuden kieltäytyä tunnustamasta oman alueensa ylittävillä lennoilla pätevyystodistuksia tai lupia, jotka toinen osapuoli on myöntänyt osapuolen omille kansalaisille.

19 artikla

Ilmailun turvaaminen

1. Kansainväliseen oikeuteen sisältyvien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti osapuolet vahvistavat, että niiden velvollisuus toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainvälisoikeudellisia yleisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan osapuolten on erityisesti toimittava Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevan yleissopimuksen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitetun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen sekä Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

2. Osapuolten on pyydettäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-aluksen laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhantorjumiseksi.

3. Osapuolten on toimittava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti, jotka on otettu Chicagon yleissopimuksen liitteiksi, siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa; niiden on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakituinen

kotipaikka on osapuolten alueella, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että tällaisia ilma-alusten käyttäjiä voidaan vaatia noudattamaan edellä 3 kohdassa tarkoitettuja ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ja ehtoja, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin osapuolen on myös harkittava myönteisesti toisen osapuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

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

20 artikla

Neuvottelut

Osapuolten ilmailuviranomaisten on läheisen yhteistyön hengessä neuvoteltava ajoittain keskenään varmistaakseen tämän sopimuksen määräysten toimeenpanon ja niiden tyydyttävän noudattamisen.

21 artikla

Erimielisyyksien sovittelu

1. Jos osapuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, osapuolten on ensi sijassa pyrittävä ratkaisemaan se neuvotteluteitse.

2. Mikäli osapuolet eivät saa aikaan sovintoa neuvottelemalla, ne voivat sopia erimielisyyden antamisesta jonkin henkilön tai toimielimen ratkaistavaksi. Jos ne eivät sovi näin, erimielisyys on jommankumman osapuolen pyynnöstä alistettava kolmijäsenisen välitysoikeuden ratkaistavaksi, johon kumpikin osapuoli nimeää yhden välimiehen ja nämä kaksi tällä tavalla nimettyä nimeävät kolmannen. Kummankin osapuolen on nimettävä välimies kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun se on diplomaattiteitse vastaanottanut toiselta osapuolelta pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välitysoikeuden avulla, ja kolmas välimies on nimettävä tätä seuraavan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Ellei jompikumpi osapuoli nimeä välimiestä määräajan kuluessa, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtaja voi jommankumman osapuolen pyynnöstä nimetä välimiehen tai välimiehet. Kolmannen välimiehen on oltava kolmannen valtion kansalainen ja toimittava välitysoikeuden puheenjohtajana.

3. Osapuolten on noudatettava tämän artiklan 2 kohdan mukaisesti tehtyä ratkaisua.

4. Kumpikin osapuoli vastaa nimeämänsä välimiehen kuluista. Välitysoikeuden kaikki muut kulut, mukaan lukien kolmannen välimiehen maksut ja kulut, on jaettava tasan osapuolten kesken.

5. Välitysoikeus päättää itse omista menettelytavoistaan.

22 artikla

Muutokset

1. Mikäli jompikumpi osapuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin osapuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, ainoastaan liitettä koskevista muutoksista voidaan päättää osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan.

23 artikla

Sopimuksen irtisanominen

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

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

24 artikla

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen ilmailua koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 20 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

25 artikla

Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä

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

26 artikla

Voimaantulo

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

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen kahtena kappaleena vietnamin, suomen, ruotsin ja englannin kielellä, jokaisen tekstin ollessa yhtä todistusvoimainen. Mikäli syntyy erilaisia tulkintoja, englanninkielinen teksti on määräävä.

Tehty 20 .

Vietnamin sosialistisen tasavallan hallituksen puolesta

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

LIITE

Vietnamin sosialistisen tasavallan hallituksen ja Suomen tasavallan hallituksen väliseen lentoliikennesopimukseen

Osa 1

Reitit, joita Vietnamin sosialistisen tasavallan nimeämä lentoyhtiö voi liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Paikat Suomessa	Paikat edelleen
Paikat Vietnamissa	Kaksi paikkaa	Helsinki ja toinen paikka Suomessa	Yksi paikka

Osa 2

Reitit, joita Suomen tasavallan nimeämä lentoyhtiö voi liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Paikat Vietnamissa	Paikat edelleen
Paikat Suomessa	Kaksi paikkaa	Hanoi ja Ho Chi Minh City	Yksi paikka

Huomautuksia:

1. Osapuolen nimetyn lentoyhtiön niin halutessa voidaan mikä tahansa paikka tämän liitteen osassa 1 ja 2 määrätyillä reiteillä jättää pois millä

tahansa tai kaikilla lennoilla edellyttäen, että nämä lennot lähtevät kyseisen lentoyhtiön nimeämän osapuolen alueelta.

2. Suomen on nimettävä välillä olevat paikat ja paikat edelleen osan 1 määrätyillä reiteillä ja ilmoitettava ne Vietnamille. Suomen niin halutessa valittu paikka (valitut paikat) voidaan muuttaa, jolloin uusi paikka (uudet paikat) on ilmoitettava Vietnamille.

3. Vietnamin on nimettävä välillä olevat paikat ja paikat edelleen osan 2 määrätyillä reiteillä ja ilmoitettava ne Suomelle. Vietnamin niin halutessa valittu paikka (valitut paikat) voidaan muuttaa, jolloin uusi paikka (uudet paikat) on ilmoitettava Suomelle.