

## HE 10/2015 vp

**Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Vietnamin kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymisestä ja laiksi sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

### ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Vietnamin sosialistisen tasavallan hallituksen välillä tehdyn sopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.

Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä sopimusosapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään nimettyjen lentoyhtiöiden oikeuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Lisäksi sopimus sisältää kansainvälisen käytännön mukaiset vapautukset tietyistä veroista, tulleista ja muista maksuista kansainvälisen lentoliikenteen osalta.

Sopimuksen mukaisesti Suomen nimeämät lentoyhtiöt saavat oikeuden liikennöidä Helsinki-Vantaalta ja joltakin toiselta nimettävältä lentoasemalta Hanoiin ja Ho Chi Minhiin. Vastavat liikenneoikeudet mainituilla reiteillä on Vietnamin nimeämillä lentoyhtiöillä.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

---

**SISÄLLYS**

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
SISÄLLYS.....	2
YLEISPERUSTELUT .....	3
1 NYKYTILA.....	3
2 EUROOPAN UNIONIN LAINSÄÄDÄNTÖ .....	4
3 ESITYKSEN TAVOITTEET JA KESKEISET EHDOTUKSET .....	4
4 ESITYKSEN VAIKUTUKSET.....	5
4.1 Taloudelliset vaikutukset ja yritysvaikutukset.....	5
4.2 Ympäristövaikutukset .....	5
4.3 Muut vaikutukset .....	5
5 ASIAN VALMISTELU.....	5
YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT.....	6
1 SOPIMUKSEN SISÄLTÖ JA SEN SUHDE SUOMEN LAINSÄÄDÄNTÖÖN .....	6
2 LAKIEHDOTUKSEN PERUSTELUT .....	13
3 VOIMAANTULO.....	14
4 EDUSKUNNAN SUOSTUMUKSEN TARPEELLISUUS JA KÄSITTELYJÄRJESTYS.....	14
4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä.....	14
4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.....	16
4.3 Käsittelyjärjestys.....	19
LAKIEHDOTUS .....	21
Laki lentoliikenteestä Vietnamin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta.....	21
SOPIMUSTEKSTI .....	22
LIITE .....	44

## YLEISPERUSTELUT

### 1 Nykytila

Suomen ja Vietnamin välinen liikenne on ollut ensisijaisesti lomalentoihin perustuvaa tilauslentoliikennettä.

Suomalaiset matkatoimistot ja siten myös lentoyhtiöt ovat osoittaneet kiinnostusta laajentaa matkailua ja liikennöintiä Vietnamiin. Myös Vietnamin viranomaiset ovat kahdenvälisissä tapaamisissa kiirehtineet Suomea saattamaan vuonna 2008 neuvoteltu kahdenvälinen lentoliikennesopimus Vietnamin kanssa voimaan.

Matkailun Euroopasta Vietnamiin ja erityisesti sen rantakohteisiin arvioidaan lähivuosina kasvavan vastaavalla tavalla kuin matkailu on lisääntynyt alueen muissa maissa, erityisesti Thaimaassa. Vietnam on tällä hetkellä yksi nopeimmin kasvavista kansantalouksista maailmassa. Talouskasvu on saanut vauhtia vuonna 2001 käynnistetyistä uudistuspolitiikasta. Talouden rakenteiden uudistaminen tosin käynnistettiin jo 1980-luvun puolivälissä, kun yksityisten yritysten perustaminen tuli mahdolliseksi. Vuoden 2001 uudistuksen myötä yksityiset yritykset ovat saaneet vastaavanlaiset oikeudet kuin valtionyritykset. Suurin osa yksityisistä yrityksistä toimii elintarvike- ja muoviteollisuudessa ja palvelualoilla. Vietnamin uudistusohjelman tavoitteena on muuttaa maa kehittyneeksi teollisuusmaaksi vuoteen 2020 mennessä, vauhdittaa talouskasvua, luoda teollistumis- ja modernisaatiostrategia, parantaa Vietnamin kilpailukykyä ja integroida maa nykyistä tiiviimmin sekä alueelliseen että kansainväliseen talouteen. Teollisuuden kasvu on viime vuosina ollut huomattavan nopeaa ja sen osuus bruttokansantuotteesta on noussut jo lähelle 50 prosenttia. Myös suorat ulkomaiset investoinnit ovat nousseet ennätyskorkealle. Vietnamin talouskehityksessä on nähtävissä samankaltaisia piirteitä Kiinan kanssa.

Vietnamin suurin lentoasema on Ho Chi Minhin kansainvälinen lentoasema nimeltään Tan Shon Nat. Lentoaseman laajennus otettiin käyttöön vuonna 2007. Lentoaseman kautta kulki vuonna 2011 lähes 17 milj. matkustajaa. Hanoi Noi Bai lentoaseman kautta kulki vuonna 2011 noin 10 miljoonaa matkustajaa.

Vietnamin kansallinen lentoyhtiö on Vietnam Airlines, joka on perustettu 1956. Yhtiöllä on suoraa reittilentoliikennettä Aasian lisäksi Oseanian alueella ja Eurooppaan (Pariisi, Lontoo, Frankfurt, Amsterdam, Rooma ja Moskova).

Suomi ja Vietnam allekirjoittivat lokakuussa 2000 maiden välisen lentoliikennesopimuksen. Euroopan unionin ja Vietnamin välillä solmittiin vuonna 2006 ns. horisontaalisopimus lentoliikenteestä. Suomen ja Vietnamin ilmailuviranomaiset neuvottelivat vuonna 2008 kahdenvälisen lentoliikennesopimuksen vastaamaan unionilainsäädännön vaatimuksia. Maat allekirjoittivat helmikuussa 2008 luottamuksellisen pöytäkirjan (Confidential Memorandum of Understanding, CMoU), joka korvasi aikaisemman sopimuksen siltä osin kuin se oli ristiriidassa unionilainsäädännön kanssa. Euroopan komissio antoi hyväksynnän CMoU:lle 3 päivänä joulukuuta 2008. Sopimus allekirjoitettiin Ho Chi Minhissä 21 päivänä lokakuuta 2014.

Euroopan unionilla ja Vietnamilla on horisontaalisopimus lentoliikenteestä vuodelta 2006. Euroopan unionin suurimmilla jäsenvaltioilla (Ranska, Saksa ja Iso-Britannia) on Vietnamin kanssa voimassa oleva kahdenvälinen lentoliikennesopimus.

## 2 Euroopan unionin lainsäädäntö

Jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä kansainvälisiä lentoliikennesuhteita on perinteisesti säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla, niiden liitteillä ja muilla asiaan liittyvillä kahdenvälisillä ja monenvälisillä järjestelyillä. Euroopan unionin tuomioistuimen asioiden C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98 antamien tuomioiden mukaan unionilla on yksinomainen toimivalta tällaisten sopimusten tiettyjen kysymysten osalta. Tuomioiden johdosta kaikki jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden nykyiset kahdenväliset sopimukset, joihin sisältyy unionin oikeuden vastaisia määräyksiä, on muutettava tai korvattava uusilla, unionin oikeuden mukaisilla sopimuksilla.

Koska lentoliikennesopimusten määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että sopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa. Jäsenvaltion tulee ennakolta ilmoittaa komissiolle aikeistaan aloittaa neuvottelut kolmannen maan kanssa sekä tiedot siitä, mitä sopimuksen määräyksiä neuvottelut koskevat ja mikä on neuvottelujen tavoite sekä kaikki muut merkitykselliset tiedot. Komissio kutsutaan tarvittaessa osallistumaan neuvotteluihin tarkkailijana. Asetuksen mukaan jäsenvaltio voi tehdä kolmannen maan kanssa lentoliikennesopimuksen, jos sopimus sisältää asetuksessa tarkoitetut, jäsenvaltioiden ja komission yhteisesti laatimat ja vahvistamat vakiolausekkeet, jotka varmistavat sen, että jäsenvaltioiden lentoyhtiöitä kohdellaan tasapuolisesti. Ulkosuhdeasetuksen mukaan jäsenvaltioiden on tehdessään kolmansien valtioiden kanssa lentoliikennesopimuksen ilmoitettava neuvottelutuloksesta komissiolle. Komissio antaa luvan sopimuksen tekemiseen, jos sopimus sisältää asiaankuuluvat vakiolausekkeet. Jos sopimus ei sisällä vakiolausekkeitä, käsitellään sopimus ulkosuhdeasetuksen mukaisessa komitologiamenettelyssä, edellyttäen ettei sopimuksesta ole haittaa unionin yhteisen lentoliikennepolitiikan tavoitteelle ja tarkoitukselle. Jäsenvaltio voi soveltaa sopimusta tilapäisesti, kunnes kyseinen menettely on johtanut tulokseen. Euroopan komissio on hyväksynyt Suomen ja Vietnamin välisen neuvottelutuloksen 3 päivänä joulukuuta 2008.

Sopimuksen määräysten kuulumista Euroopan unionin toimivaltaan on tarkasteltu tarkemmin yksityiskohtaisten perustelujen luvussa 4.1.

## 3 Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset

Hallituksen esityksen tavoitteena on saattaa Suomen ja Vietnamin sosialistisen tasavallan välinen vuoden 2008 pöytäkirjan pohjalta konsolidoitu lentoliikennesopimus voimaan. Sopimus ehdotetaan saatettavaksi voimaan niin sanotulla blankettilailla, jonka voimaantulosta säädetään blankettiasetuksella.

Sopimuksella mahdollistetaan lentoliikennesuhteiden ja -markkinoiden kehittäminen maiden välillä. Sopimus on luonteeltaan kahdenvälinen lentoliikennesopimus, jossa sovitaan muun muassa siitä, miten ja millä edellytyksillä sopimusosapuolet voivat nimetä lentoliikenteen harjoittajia käyttämään sopimuksella myönnettyjä liikenneoikeuksia. Sopimuksessa määrätään lentoliikenteen harjoittajien oikeuksista niiden harjoittaessa liikennettä. Sopimuksen mukaisesti Suomen nimeämät lentoyhtiöt saavat oikeuden liikennöidä Helsinki-Vantaalta ja joltakin toiselta nimettävältä lentoasemalta Hanoiin ja Ho Chi Minhiin. Vastaavat liikenneoikeudet mainituilla reiteillä on Vietnamin nimeämällä lentoyhtiöillä.

Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti sopimuksen kanssa. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun osapuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

#### **4 Esityksen vaikutukset**

##### **4.1 Taloudelliset vaikutukset ja yritysvaikutukset**

Sopimuksella ei ole valtion talousarvioon ulottuvia vaikutuksia. Lentoliikennesopimus on elinkeinoelämän edun mukainen, koska säännölliset lentoyhteydet mahdollistavat viennin kasvun ja tukevat suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Lentoliikenteen Suomen ja Vietnamin välillä odotetaan jatkuvan vähäisenä eikä sopimuksella siten ole merkittäviä lyhyen aikavälin yritysvaikutuksia.

##### **4.2 Ympäristövaikutukset**

Esityksellä ei ole välittömiä ympäristövaikutuksia. Mikäli lentoliikenteen määrä olennaisesti kasvaa Suomen ja Vietnamin välillä, tällä voi olla jonkin verran paikallisesti vaikutuksia lentomelun ja muiden lentoliikenteen päästöjen kasvuun, mutta näillä ei ole olennaista merkitystä lentoliikenteen kokonaispäästöjen kehityksen kannalta.

##### **4.3 Muut vaikutukset**

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan tai kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

#### **5 Asian valmistelu**

Sopimusneuvottelut Suomen ja Vietnamin välillä käytiin vuosina 2007–2008. Euroopan unionin komissio hyväksyi ulkosuhdeasetuksen mukaisesti sopimuksen 8 päivänä joulukuuta 2008. Tasavallan presidentti myönsi sopimuksen allekirjoitusvaltuudet 3 päivänä lokakuuta 2014. Sopimus allekirjoitettiin elinkeinoministeri Jan Vapaavuoren Vietnamin vierailun yhteydessä Ho Chi Minhissä 20 päivänä lokakuuta 2014.

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksestä on pyydetty lausunnot ulkoasiainministeriöltä, oikeusministeriöltä, sisäasiainministeriöltä, puolustusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, työ- ja elinkeinoministeriöltä, Liikenteen turvallisuusvirastolta, Matkailun edistämiskeskukselta, Keskuskauppakamarilta, Finavia Oyj:ltä sekä suomalaisilta lentoyhtiöiltä. Saatujen lausuntojen pohjalta on tarkistettu hallituksen esityksen perustelutekstejä.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1 Sopimuksen sisältö ja sen suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen johdanto-osassa Suomi ja Vietnam toteavat muun muassa lisätä kansainvälisen lentoliikenteen palveluntarjontaa.

Sopimuksen artikloista 4 artiklan 3 kohdan a) alakohta ja 5 artiklan 1 kohdan a) alakohta ovat EU-mallilausekkeiden mukaiset. Sopimuksen 13 artikla ja 19 artiklan 4 kohta ovat EU-suosituslausekkeiden mukaiset.

**1 artikla. Määritelmät.** Artiklan 1 kohdassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet. Sopimuksessa tarkoitetaan:

”Chicagon yleissopimuksella” Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki molempien osapuolten ratifioimat muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti, ja kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset, sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat kyseisenä aikana voimassa molempien osapuolten osalta;

”ilmailuviranomaisella” Suomessa Liikenteen turvallisuusvirastoa ja Vietnamin osalta liikenneministeriötä sekä molempien osalta muuta henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan viranomaisen hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

”nimetyllä lentoyhtiöllä” tämän sopimuksen 4 artiklan mukaisesti nimettyä ja liikennöintiluvan saanutta lentoyhtiötä;

termeillä ”lentoliikenne”, ”kansainvälinen lentoliikenne”, ”lentoyhtiö” ja ”lasku ilman kaupallista tarkoitusta” Kansainvälisen siviili-ilmailusopimuksen 2 ja 96 artikloissa tarkoitetuille termeille annettuja merkityksiä. Lentoyhtiö on Chicagon yleissopimuksen 96 artiklassa määritelty termillä lentoliikenneyritys;

”alueella” sopimusosapuolen suvereniteettiin kuuluvia maa-alueita (mantere ja saaret), niihin rajoittuvine sisävesineen, aluevesineen ja niiden yläpuolella olevine ilmatiloineen;

”tariffilla” matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin kuljetuksesta veloitettavia hintoja, mutta ei kuitenkaan postikuljetusten hintoja. Tariffeihin luetaan myös 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; sekä

”käyttömaksulla” toimivaltaisten viran-omaisten lentoyhtiöiltä perimää maksua lentoasema- ja lennonvarmistuslaitteiden sekä niihin liittyvien palvelujen, tilojen ja laitteiden käytöstä.

Artiklan 2 kohdassa todetaan, että sopimuksen liite on erottamaton osa sopimusta ja kaikki viittaukset sopimukseen sisältävät viittauksen myös sopimuksen liitteeseen, ellei sopimuksessa toisin määrätä. Artiklan 3 kohdassa todetaan, että sopimuksen artiklat on otsikoitu niihin viittaamista varten.

**2 artikla.** *Chicagon yleissopimuksen soveltaminen.* Artiklassa todetaan, että tämän lentoliikennesopimuksen määräyksiin sovelletaan Chicagon yleissopimuksen määräyksiä sikäli kuin määräykset ovat sovellettavissa kansainväliseen lentoliikenteeseen.

**3 artikla.** *Liikenneoikeuksien myöntäminen.* Artiklassa määritellään kummankin osapuolen nimetyille lentoyhtiöille myönnettävät oikeudet. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolet myöntävät toisilleen sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Sopimuksen mukaista liikennettä ja sopimuksen mukaisia reittejä kutsutaan jäljempänä ”sovituksi liikenteeksi” ja vastaavasti ”määrätyiksi reiteiksi”.

Artiklan 3 kohdan mukaan sopimusten määräysten ei katsota 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 sovitaan erikseen osapuolten välillä.

Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolen on tehtävä parhaansa helpottaakseen liikenteen jatkamista käyttämällä soveltuvia tilapäisiä reittien uudelleenjärjestelyjä, mukaan lukien tilapäisten vaihtoehtoisten oikeuksien myöntäminen, osapuolten keskinäisen päätöksen mukaisesti, jos osapuolen nimeämä lentoyhtiö ei aseellisen selkkauksen, poliittisten häiriöiden tai tapahtumien taikka muiden erityisten ja poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi pysty hoitamaan liikennettä normaalilla reitillään.

**4 artikla.** *Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöintilupa.* Artiklassa määrätään menettelystä, jolla osapuolet voivat nimetä lentoyhtiöt hoitamaan sovittua liikennettä. Nimeäminen on tehtävä kirjallisesti ja siitä on ilmoitettava toisen osapuolen ilmailuviranomaiselle. Artiklan 2 kohdan mukaan kummallakin osapuolella on oikeus peruuttaa nimeäminen tai muuttaa sitä.

Artiklan 3 kohta sisältää määräykset niistä ehdoista, jotka lentoyhtiöiden on täytettävä saadakseen asianmukaiset luvat liikennöintiin. Lentoyhtiön tultua nimetyksi ja sen saatua liikennöintiluvan se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen että se noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä. Suomessa säännökset liikennöintiluvan myöntämisestä ja siihen liittyvästä kansallisesta viranomaistoimivallasta ovat ilmailulain (864/2014) 6 luvussa.

Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolten ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen osapuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se pystyy täyttämään lakien ja määräysten mukaiset ehdot kansainväliselle lentoliikenteelle Chicagon yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

Artiklan 5 kohdan mukaan lentoyhtiön tultua nimetyksi ja kun sille on myönnetty liikennöintilupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen.

**5 artikla.** *Liikennöintiluvan peruuttaminen pysyvästi tai määräajaksi.* Artiklan mukaan liikennöintilupa voidaan peruuttaa, jos 3 artiklassa mainitut edellytykset luvan saamiselle eivät täyty, jos tämän sopimuksen mukaisten liikenneoikeuksien käyttäminen olisi tosiasiaassa Suomen tai Vietnamin ja kolmannen valtion välisessä sopimuksessa määrättyjen liikenneoikeuksien rajoitusten kiertämisestä tai jos lentoyhtiö on laiminlyönyt tämän sopimuksen 5 artiklassa tarkoitettujen lakien ja määräysten noudattamisen. Ellei luvan peruuttaminen tai liikenneoikeuksien rajoittaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta ei saa käyttää ennen kuin toisen osapuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu.

**6 artikla.** *Lakien ja määräysten soveltaminen.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät 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 yhteen tai useampaan lentoyhtiöön. Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän osapuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muutttoa ja maahan muutttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen osapuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella. Artiklan 3 kohdan mukaan sovelletaan mainittuja lakeja ja määräyksiä sovelletaan yhtäläisesti kummankin sopimusosapuolen nimeämien lentoyhtiöiden kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämiin ilma-aluksiin.

**7 artikla.** *Vapautus verosta, tulleista ja muista maksuista.* Artiklan 1 kohta sisältää määräykset vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista ilma-alusten, niiden vakiovarusteiden, varaosien, poltto- ja voiteluaineiden sekä varastojen osalta. Edellytyksenä on, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

Artiklan 2 kohdan mukaan veroista, tulleista ja maksuista ovat vastavuoroisuuden perusteella vapautettuja myös alakohdissa a–c mainitut varastot, vara-osat, tarvikkeet ja muut tuotteet. Artiklan 2 kohdan tuotteisiin sovelletaan Euroopan unionin tullikoodeksissa (neuvoston asetus (ETY) N:o 2913/92, jäljempänä tullikoodeksi) ja sen soveltamisasetuksessa (komission asetus (ETY) N:o 2454/93) säädettyjä tullimenettelyjä. Tullikoodeksin ja sen soveltamisasetuksen nojalla väliaikainen maahantuonti kokonaan tuontitullitta sallitaan ainoastaan soveltamisasetuksen 555–578 artiklan mukaisesti ja tullietuuden myöntäminen tuotteille edellyttää käytännössä tulliviranomaisen lupaa.

Artiklan 3 kohdan mukaan 2 kohdassa tarkoitettut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivonnassa. Artiklan 4 kohdan mukaan 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.

Artiklan 5 kohdan mukaan välittömällä läpikulkumatalla olevat matkatavarat ja rahti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuesssa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

**8 artikla.** *Välitön läpikulkuliikenne.* Artiklan mukaan osapuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatalla 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 väkivallantekojä, lentokonekaappauksia ja huumeiden salakuljetusta vastaan. Välittömällä läpikulkumatalla olevat matkatavarat, rahti ja posti ovat myös vapaat tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuesssa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin. Välitön läpikulkumatka tarkoittaa esimerkiksi Hanoista Helsingin kautta New Yorkiin tehtävää välitöntä läpikulkumatkaa, jossa maahantulotarkastus tehdään Yhdysvalloissa. Läpikulkumatka Suomen kautta toiseen Schengen-valtioon (esim. Hanoista Helsingin kautta Tukholmaan) edellyttää Suomessa Schengenin raja-säännösten VI liitteen 2 kohdan mukaista perusteellista tulotarkastusta kolmannen maan kansalaisille.



**9 artikla.** *Sovitun liikenteen harjoittamista koskevat periaatteet.* Artiklan mukaan nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet sekä yhtäläiset kapasiteettioikeudet sovitun liikenteen harjoittamiseen määrätyillä reiteillä alueidensa välillä. Liikennöimistä ei myöskään saa muuten vaikeuttaa osapuolten tai toisen sopimusosapuolen lentoyhtiön toimesta. Osapuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovitun liikenteen on läheisesti vastattava määrätyillä reiteillä tapahtuvalle kuljetukselle asetettuja vaatimuksia. Tämä tarkoittaa sitä, että liikennekapasiteettia tarjotaan riittävästi ja kohtuullisella kuormausasteella, joka täyttää nykyiset ja kohtuudella ennakoitavissa olevat matkustajien ja rahdin, mukaan lukien posti, kuljetustarpeet osapuolten alueiden välisessä liikenteessä.

**10 artikla.** *Liikenneohjelmien hyväksyminen.* Artiklan mukaan nimettyjen lentoyhtiöiden on toimitettava liikenneohjelmansa (kesä- ja talviliikennekausiksi) ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään 30 päivää ennen liikenteen aloittamista. Ohjelman on sisällettävä erityisesti aikataulut, lento-vuorojen lukumäärä ja käytettävät ilma-alustyypit. Ilmailuviranomaisten on ilmoitettava päätöksensä tällaisista liikenneohjelmista 20 päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin asianomainen lentoyhtiö on toimittanut ohjelmansa hyväksyttäväksi. Myös liikenneohjelmien muutokset on toimitettava toisen osapuolen ilmailuviranomaisen hyväksyttäväksi.

**11 artikla.** *Vuokratun ilma-aluksen käyttö.* Artiklan sisältää ilma-aluksen vuokraamista, tilaamista ja vaihtoa koskevat ehdot. Vuokrausjärjestelyt eivät saa johtaa siihen, että vuokraava kolmannen valtion lentoyhtiö saa sellaisia liikenneoikeuksia, jotka eivät muutoin olisi kyseisen lentoyhtiön käytettävissä. Vuokraavan lentoyhtiön saama taloudellinen hyöty ei saa riippua kyseisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan tuotosta tai tappiosta ja vastuu vuokratun ilma-aluksen jatkuvasta lentokelpoisuudesta ja lentotoiminta- ja huoltonormien asianmukaisuudesta on vahvistettava Chicagon yleissopimuksen sovellettavien määräysten mukaisesti.

**12 artikla.** *Tiedot ja tilastot.* Artiklan mukaan osapuolten ilmailuviranomaisten on toimitettava toisilleen pyynnöstä sellaisia kausittaisia tai muita tilastotietoja, joita voidaan kohtuudella katsoa vaadittavan osapuolen nimetyn lentoyhtiön sovitussa liikenteessä tarjoaman kapasiteetin tarkastelemiseksi. Näiden tilastojen on sisällettävä tiedot tällaisen lentoyhtiön kuljettaman liikenteen määrästä sovitussa liikenteessä kokonaisuutena tai missä tahansa sen osassa.

**13 artikla.** *Tariffit.* Artiklassa säädetään sovitun liikenteen ja palvelujen hinnoista ja hinnoittelusta. Artiklan 1 kohdan mukaan sovitua liikennettä koskevat tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottaen asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen tuotto, liikenteen erikoispiirteet, kuten matkan nopeus ja matkustustilojen taso, käyttäjien edut ja muiden lentoyhtiöiden soveltamat tariffit millä tahansa määrätyn reitin osalla.

Artiklan 2 kohdan mukaan tariffit on jätettävä kummankin osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään 30 päivää (tai molempien osapuolten ilmailuviranomaisten sopimaa lyhyempää määräaika) ennen niiden suunniteltua käyttöönottoa.

Artiklan 3 kohdan mukaan kummankin osapuolen ilmailuviranomaiset voivat hyväksyä ehdotetun tariffin milloin tahansa. Jos tällaista hyväksyntää ei saada, tariffia pidetään osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksymänä, mikäli tämän osapuolen ilmailuviranomaiset eivät 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. Jolleivät ilmailuviranomaiset kykene määrittämään tariffia tämän kohdan määräysten mukaisesti, voidaan artiklan 4 kohdan mukaan erimielisyys jommankumman pyynnöstä ratkaista tämän sopimuksen 21 artiklan määräysten mukaisesti.

Artiklan 5 kohdassa säädetään siitä, että artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tariffi jää voimaan, kunnes se korvataan uudella artiklan määräysten mukaisesti määritetyllä tariffilla. Mikäli molempien osapuolten ilmailuviranomaiset eivät ole muuta sopineet, tariffin voimassaoloaikaa ei saa jatkaa tämän kohdan perusteella 12 kuukautta pidemmäksi ajaksi siitä päivästä, jolloin se muuten olisi lakannut olemasta voimassa.

Artiklan 6 kohdan mukaan Vietnamin sosialistisen tasavallan nimeämän lentoyhtiön kokonaan Euroopan unionin sisällä tapahtuvasta kuljetuksesta perimiin tariffeihin sovelletaan Euroopan unionin lainsäädäntöä.

**14 artikla.** *Reilu kilpailu.* Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet osallistua tässä sopimuksessa tarkoitettuun kansainväliseen lentokuljetukseen.

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

**14 b artikla.** *Kilpailusäännöt.* Artiklan 1 kohta sisältää määräykset lentoyhtiöiden käytännöistä, joita voidaan pitää lisätarkastelua vaativina kilpailunvastaisina käytäntöinä. Tällaisia ovat maksujen ja hintojen veloittaminen reiteillä sellaisella tasolla, joka koko-naisuutena ei riitä kattamaan palvelujen tarjoamiseen liittyviä kustannuksia tai liiallinen kapasiteetin tai vuorotihyden lisääminen taikka määräävän aseman väärinkäyttöön viittaava toiminta reitillä. Lisäksi tällaiset käytännöt ovat luonteeltaan jatkuvia ja niillä on vakava taloudellisesti haitallinen vaikutus toiseen lentoyhtiöön tai ne aiheuttavat huomattavaa vahinkoa toiselle lentoyhtiölle niin, että kyseisten käytäntöjen ilmeinen tarkoitus tai todennäköinen vaikutus on tehdä toinen lentoyhtiö toimintakyvyttömäksi tai sulkea tai ajaa se markkinoilta.

Artiklan 2 kohdan mukaan valtion tuen ja/tai avustuksen myöntämisen on oltava läpinäkyvä osapuolten välillä, eikä se saa väaristää osapuolten nimettyjen lentoyhtiöiden välistä kilpailua. Osapuolen on pyydetessä toimitettava toiselle osapuolelle täydelliset tiedot tällaisesta avustuksesta sekä siihen tehdyistä tarkistuksista tai sen pidentämisestä. Tällaista tietoa on käsiteltävä äärimmäisen varovaisesti ja luottamuksellisesti.

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää neuvotteluja 20 artiklan mukaisesti, jos osapuolet katsovat, että toisen osapuolen nimetyin lentoyhtiön aikomassa tai harjoittamassa toiminnassa saattaa olla tämän artiklan mukaisia epäreilun kilpailun piirteitä tai viitteitä toisen osapuolen harjoittamasta syrjinnästä kohtuuttoman valtion tuen ja/tai avustuksen muodossa. Tällaisen pyynnön mukana on toimitettava ilmoitus pyynnön syistä, ja neuvottelujen on alettava 15 päivän kuluessa pyynnöstä. Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet voivat edelleen turvautua erimielisyyksien sovittelumenettelyyn 21 artiklan mukaisesti erimielisyyden ratkaisemiseksi, jos osapuolet eivät saa ongelmaa ratkaistua neuvotteluteitse.

Artiklan 5 kohdan mukaan 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 epäreilulla tai kilpailunvastaisella toiminnalla on vakava vaikutus osapuolen nimetyin lentoyhtiön liikenteeseen.

**15 artikla.** *Kaupallinen toiminta.* Artiklan mukaan osapuolen nimetyllä lentoyhtiöllä on oikeus ylläpitää toisen osapuolen alueella lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa sekä oikeus vapaasti myydä ilmakul-

jetuspalveluja omilla kuljetus-asiakirjoillaan kummankin osapuolen alueilla suoraan tai asia-miehen välityksellä. Osapuolet eivät saa rajoittaa toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön oi-keutta markkinoida ja myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia. Lentoyhtiöllä on oikeus myös tarjota omia maahuolintapalvelujaan toisen osapuolen alueella tai ulkoistaa nämä palvelut valintansa mukaan joko kokonaan tai osin mille tahansa näiden palvelujen val-tuutetulle tarjoajalle.

**16 artikla. Käyttömaksut.** Artiklan 1 kohdan mukaan maksut eivät saa olla epäoikeudenmu-kaisesti syrjiviä, ja niiden on jakauduttava tasapuolisesti eri käyttäjäryhmien kesken.

Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten on edistettävä käyttömaksuja koskevia neuvotteluja toimivaltaisten viranomaisten ja lentoyhtiöiden tai niitä edustavien järjestöjen välillä. Käyttä-jille olisi annettava kohtuullinen etukäteisilmoitus kaikista muutosehdotuksista, jotta niillä on mahdollisuus ilmaista kantansa ennen muutosten toteuttamista. Osapuolten on kannustettava toimivaltaisia viranomaisiaan ja mainittuja käyttäjiä vaihtamaan asiaan kuuluvia maksuja kos-kevia tietoja.

**17 artikla. Varojen siirtäminen.** Artiklan mukaan osapuolten nimetyt lentoyhtiöt voivat va-paasti siirtää tuloylijäämät myyntialueella. Siirrot suoritetaan vapaasti vaihdettavassa valu-tassa 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 määrättyllä reitillä edellyttäen, että vaatimuk-set, 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.** Artiklan mukaan osapuolet toteavat sitoutuneensa suojele-maan siviili-ilmailun turvallisuutta laittomilta teoilta ja erityisesti noudattamaan määräyksiä, jotka sisältyvät Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen (SopS 22/1971), Haagissa 16 päivänä jou-lukuuta 1970 allekirjoitettuun yleissopimukseen ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäise-misestä (SopS 62/1971), Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun yleissopi-mukseen siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä (SopS 56/1973), Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun pöytäkirjaan kansainvä-liseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemisestä (SopS 43/1998) sekä Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitet-tuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten (SopS 7/2002). Velvollisuus koskee nimenomaan kohdemaan asianmukaiselle turvallisuusviran-omaiselle välittömästi tehtävää ilmoitusta ilmaliikenteen turvallisuutta vaarantavasta laitto-masta teosta tai sen uhasta.

Artiklan 2 kohdan mukaan osapuolten on pyydettyä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan torjumiseksi.

Artiklan 3 kohdan mukaan niiden on toimittava vähintään Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ja yleissopimuksen liitteeksi otettujen ilmailun turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat osapuoliin sovellettavissa. Lisäksi osapuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on osapuolen alueella tai jotka ovat sijoittautuneet Suomen alueelle Euroopan yhteisön perustamissopimuksen mukaisesti ja saaneet Euroopan yhteisön säännösten mukaisen liikenneluvan, sekä niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

Artiklan 4 kohdan mukaan osapuolet suostuvat siihen, että 3 kohdassa mainittujen ilma-alusten käyttäjien vaaditaan noudattavan ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä ja vaatimuksia, joita toinen osapuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen osapuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Suomen alueelta lähtemisen ja siellä olemisen osalta ilma-aluksen käyttäjien vaaditaan noudattavan Euroopan yhteisön säännösten mukaisia turvamääräyksiä. Kummankin osapuolen on varmistettava, että sen alueella sovelletaan tehokkaasti asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojaamiseksi 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.

Artiklan 5 kohdan mukaan, 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.** Artiklan mukaan osapuolten ilmailuviranomaisten on neuvoteltava ajoittain keskenään varmistaakseen tämän sopimuksen määräysten toimeenpanon ja niiden tyydyttävän noudattamisen.

**21 artikla. Erimielisyyksien sovittelu.** Artiklan 1 kohdan mukaan osapuolten on pyrittävä ratkaisemaan sopimuksen tulkintaa tai soveltamista koskevat erimielisyydet neuvotteluteitse.

Artiklan 2 kohdan mukaan neuvottelujen jäädessä tuloksettomiksi, osapuolet voivat antaa riidan osapuolten määräämän välittäjän tai toimielimen ratkaistavaksi. Jos tästäkään ei kyetä sopimaan, 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 60 päivän kuluessa siitä, kun se on diplomaattiteitse vastaanottanut toiselta osapuolelta pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välitysoikeuden avulla, ja kolmas välimies on nimettävä tätä seuraavan 60 päivän kuluessa. Ellei jompikumpi osapuoli nimeä välimiestä määräajan kuluessa, Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtaja voi jommankumman osapuolen pyynnöstä nimetä välimiehen tai välimiehet. Joka tapauksessa välimiehen on oltava kolmannen valtion kansalainen ja toimittava välitysoikeuden puheenjohtajana.

Artiklan 3 kohdan mukaan osapuolten on noudatettava tehtyä ratkaisua. Artiklan 4 kohdan mukaan kumpikin osapuoli vastaa nimeämänsä välimiehen kuluista. Välitysoikeuden kaikki muut kulut, mukaan lukien kolmannen välimiehen maksut ja kulut, on jaettava tasan osapuolten kesken.

**22 artikla. Muutokset.** Artiklan 1 kohdan mukaan, mikäli jompikumpi osapuoli pitää sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava 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 diplomaattiteitse, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

Artiklan 2 kohdan mukaan sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, ainoastaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisien välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan.

**23 artikla. Sopimuksen irtisanominen.** Artiklan 1 kohdan mukaan osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava ICAO:lle. Artiklan 2 kohdan mukaan sopimus lakkaa olemasta voimassa 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen osapuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, elleivät osapuolet sovi irtisanomisen peruuttamisesta ennen tämän määräajan päättymistä. Ellei toinen osapuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi 14 päivän kuluttua siitä kun ICAO on sen vastaanottanut.

**24 artikla. Monenväliset yleissopimukset.** Artiklassa määrätään, että jos monenvälinen lentoliikennettä koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin osapuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensi-sijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 15 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

**25 artikla. Rekisteröinti Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.** Artiklan mukaan sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä ICAO:ssa.

**26 artikla. Voimaantulo.** Artiklan mukaan sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun kummankin osapuolen sisäiset oikeudelliset vaatimukset on täytetty. Osapuolet ilmoittavat toisilleen tällaisten vaatimusten täyttymisestä diplomaattinootteja vaihtamalla. Sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä lukien, jolloin viimeinen ilmoitus on vastaanotettu.

## **2 Lakiehdotuksen perustelut**

Perustuslain 95 §:ssä edellytetään, että kansainvälisen velvoitteen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset saatetaan voimaan erityisellä voimaansaattamislaillla. Tällaiset määräykset tulee saattaa voimaan lailla myös silloin, kun velvoitteen johdosta ei ole tarpeen tarkistaa kansallisen lainsäädännön aineellista sisältöä. Koska Suomen ja Vietnamin välisen lentoliikennesopimuksen velvoitteiden toteuttamiseksi ei aineellista lainsäädäntöä ole tarpeen muuttaa, esitys sisältää ainoastaan ehdotuksen blankettilaisiksi.

**1 §.** Pykälä sisältäisi tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimuksen määräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan. Lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä on selvitetty yksityiskohtaisten perustelujen kohdassa 4.2.

**2 §.** Pykälän mukaan sopimuksen 1 artiklan b) kohdassa tarkoitettulla ilmailuviranomaisella tarkoitettaisiin Suomessa Liikenteen turvallisuusvirastoa.

**3 §.** Pykälän mukaan sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja lain voimaantulosta säädettäisiin valtioneuvoston asetuksella. Lain on tarkoitus tulla voimaan samanaikaisesti kun sopimus tulee Suomen osalta voimaan.

### **3 Voimaantulo**

Sopimus tulisi voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen, kun osapuolet olisivat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että tämän sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet olisi suoritettu. Laki tulisi voimaan samanaikaisesti, kun sopimus tulisi voimaan.

## **4 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus ja käsittelyjärjestys**

### **4.1 Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä**

Ulkosuhdeasetuksella on luotu mekanismi, jolla Euroopan unioni sallii tietyin edellytyksin jäsenvaltion tekevän lentoliikennesopimuksia, jotka kuuluvat sisältönsä puolesta joiltain osin unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Jäsenvaltio neuvottelee ja tekee sopimuksen kolmannen maan kanssa omissa nimissään myös siltä osin kuin toimivalta kyseisessä asiassa lähtökohtaisesti kuuluu unionille.

Ulkosuhdeasetuksen mukaisen menettelyn valossa kyse ei siis ole perinteisestä sekasopimuksesta, joka sisältää sekä jäsenvaltion että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä ja jonka osapuolina ovat sekä unioni että sen jäsenvaltiot. Kyse ei myöskään ole sellaisesta sopimuksesta, johon Euroopan unionin jäsenvaltiot sitoutuvat unionin puolesta (PeVL 16/2004 vp). Perustuslain 8 luvussa säädetyn kansallisen hyväksymis- ja voimaansaattamismenettelyn näkökulmasta kysymys on kokonaisuudessaan Suomen tekemästä sopimuksesta, johon sitoutuminen edellyttäen, että toimitaan unionin hyväksymän valtuutuksen puitteissa, on niin ikään kokonaisuudessa Suomen päätettävissä. Eduskuntaa pyydetään näin ollen hyväksymään sopimus kokonaisuudessaan ja saattamaan voimaan sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset.

Ulkosuhdeasetuksen mukainen komission lupa tehdä sopimus tarvitaan niille sopimusmääräyksille, jotka edellä selostetulla tavalla sisältönsä puolesta kuuluvat lähtökohtaisesti unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Annetun unionilainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Pääosa tästä lainsäädännöstä on annettu suoraan velvoittavina asetuksina. Tällöin jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajoittuu lähinnä siihen, kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotehtävät.

Suomen ja Vietnamin välisen lentoliikennesopimuksen kattamista seikoista asetuksia on annettu muun muassa lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä ((EY) N:o 1008/2008)), yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta ((EY) N:o 216/2008), siviili-ilmailun turvaamisesta ((EY) N:o 300/2008), lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisöjen lentoasemilla ((ETY) N:o 95/93) sekä lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006). Lisäksi on annettu direktiivitasoisia säännöksiä muun muassa maahuolinnasta (96/67/EY) ja poikkeamien ilmoittamisesta (2003/42/EY) sekä lentoasemamaksuista (2009/12/EY). Tällä perusteella ainakin sopimuksen määritelmiä koskeva 1 artikla, 4 artiklan 2 kohta, 5 artiklan 1 kohta, 6 artikla, 13 artikla ja 16 artikla kuuluvat Euroopan unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Artiklan säännösten taustalla ovat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittautumisvapaus sekä ulkosuhdeasetuksen (847/2004) säännökset. Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kilpailusääntöjä (SEUT 101 ja 102 artikla).

## HE 10/2015 vp

Sopimuksen 1 artiklan määritelmistä nimetty lentoyhtiö ja käyttömaksut on määritelty unionilainsäädännössä (lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus (EY) N:o 1008/2008) ja lentoasemamaksudirektiivi 2009/12/EY) ja niitä käytetään sekä EU:n että jäsenvaltion toimivallassa olevissa sopimusmääräyksissä. Ne kuuluvat siten ensisijaisesti unionin toimivaltaan. Koska myös ilmailuviranomaiset hoitavat pitkälti tehtäviä, jotka määräytyvät kansainvälisen sääntelyn ja sen nojalla annetun EU-lainsäädännön mukaisesti myös ilmailuviranomaisten voidaan katsoa kuuluvan ensisijaisesti EU:n toimivaltaan. Sama koskee myös Chicagon sopimusta, aluetta, lentoliikennettä ja kansainvälistä lentoliikennettä.

Myös sopimuksen 2 artikla kuuluu unionin toimivaltaan, koska Chicagon sopimus on useissa EU-säädöksissä määritelty ja ulkosuhdeasetuksen nojalla jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten sopimusten voidaan katsoa kuuluvan unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 3 artiklan liikenneoikeuksien myöntämistä, 4 artiklan lentoyhtiöiden nimeämistä ja liikennöintilupaa, 5 artiklan liikennöintiluvan peruuttamista koskevat säännökset sekä 6 artikla lakien ja määräysten soveltamista koskevien määräysten taustalla on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 49 artiklan sijoittumisvapaus, ulkosuhdeasetuksen 847/2004) säädökset ja lentoliikenteen harjoittamisen yhteisiä sääntöjä koskeva asetus ((EY) N:o 1008/2008). Sopimuksen määräyksiin sovelletaan lisäksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen kilpailusääntöjä siltä osin kuin niillä on vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (SEUT 101 ja 102 artikla).

Sopimuksen 7 artiklassa määrätään veroista, tulleista ja muista maksuista vapauttamisesta, tullivonnasta ja ilma-alusten varusteiden purkuoikeuksista. Artiklan määräykset perustuvat Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) standardeihin ja suositeltuihin käytäntöihin, jotka on toimeenpantu Euroopan unionissa. Artiklan määräykset kuuluvat EU:n toimivaltaan. Sopimuksen 7 artiklassa mainittujen tavaroiden tulli- ja verokohtelusta säädetään neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 2913/92 yhteisön tullikoodeksista, komission asetuksessa (ETY) N:o 2454/93 tietyistä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä, neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1186/2009 yhteisön tullittomuusjärjestelmän luomisesta sekä neuvoston direktiiveissä 2006/112/EY, 2009/132/EY ja 2008/118/EY.

Sopimuksen 8 artikla välittömästi läpikulkuliikenteestä koskee lentoasematarkastuksia, joista on säädetty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 300/2008 koskien yhteisiä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä. Näin ollen 8 artikla kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 9 artikla koskee kapasiteettioikeuksia ja lentoyhtiöiden yhtäläisiä mahdollisuuksia lentoliikenteen harjoittamiseen. Tasapuolisten kilpailuedellytysten näkökulmasta nämä perustuvat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklaan. Kapasiteettimääräyksiin vaikuttavat myös säännökset lähtö- ja saapumisaikojen jakamisesta Euroopan yhteisöjen lento-asemilla (neuvoston asetus (EU) N:o 95/93). Näiltä osin 9 artikla kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 10 artikla koskee liikenneohjelmien hyväksyttämistä osapuolen ilmailuviranomaisilla. Artiklan määräykset sivuavat EU:n lentoliikenneasetuksen (1008/2008) säännöksiä ja kuuluvat siten unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 11 artikla koskee vuokratun ilma-aluksen käyttöä, joista on määrätty Euroopan ilmailuviranomaisten yhteistyöelimen (JAA, Joint Aviation Authority) antamissa teknisissä määräyksissä (JAR-OPS 3.165). Sopimuksen määräykset kuuluvat siten unionin toimivaltaan.

## HE 10/2015 vp

Sopimuksen 12 artikla tiedoista ja tilastoista koskee 9 artiklan tavoin kapasiteettioikeuksia ja kuuluu siten unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 13 artiklassa määrätään oikeudenmukaisesta hinnoittelusta ja hinnoittelurajoituksista, joista on määräyksiä Euroopan unionin toiminnasta annetun sopimuksen (SEUT) 101 ja 102 artiklassa ja näin ollen artikla kuuluu EU:n toimivaltaan. Artikla perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Sopimuksen 14 ja 14 b artikla koskevat reilua kilpailua ja lentoyhtiöiden oikeudenmukaisia ja yhtäläisiä kilpailuedellytyksiä, jotka perustuvat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklaan. Näiltä osin 14 ja 14 b artiklat kuuluvat unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 15 artikla koskee kaupallista toimintaa ja edustusta toisen jäsenvaltion alueella, mikä liittyy tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin ja siten Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 ja 102 artiklaan. Näin ollen artikla kuuluu unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 16 artikla käyttömaksuista kuuluu EU:n toimivaltaan. Artiklan mukaiset maksut perustuvat lentoasemamaksudirektiiviin (2009/12/EY), maahuolintadirektiiviin (96/67/ETY), lakiin lentoasemaverkosta ja lentoasemamaksuista (2011/210) ja lennonvarmistusmaksujen osalta komission asetukseen lennonvarmistuspalvelujen yhteisestä maksujärjestelmästä ((EY) N:o 1794/2006), sellaisena kuin se on muutettuna komission asetuksella (EU) N:o 1191/2010.

Sopimuksen 17 artikla koskee lentoyhtiöiden oikeutta siirtää vapaasti varoja myyntialueella. Oikeus liittyy SEUT:n 63 artiklaan pääomien vapaasta liikkuvuudesta ja artikla kuuluu siten unionin toimivaltaan.

Sopimuksen 18 artikla liittyy Chicagon yleissopimuksen ja unionilainsäädännössä lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (1008/2008) mukaisten todistusten ja lupien vastavuoroiseen tunnustamiseen. Näin ollen artikla kuuluu unionin toimivaltaan.

Ilmailun turvaamista koskeva 19 artikla kuuluu EU:n toimivaltaan siviili-ilmailun turvaamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 300/2008 johdosta. Artiklan 4 kohta perustuu suositusluonteiseen EU-mallilausekkeeseen.

Sopimukseen sisältyvät loppumääräykset (20–26 artiklat) kuuluvat pääosin kansalliseen toimivaltaan.

### 4.2 Lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset

Perustuslain 94 §:n 1 momentin mukaan eduskunta hyväksyy sellaiset valtiosopimukset ja muut kansainväliset velvoitteet, jotka sisältävät lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan määräys on luettava lainsäädännön alaan kuuluvaksi, jos se koskee jonkin perustuslaissa turvatun perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita, jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, tai jos määräyksessä tarkoitettua asiasta on jo voimassa lain säännöksiä taikka siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Perustuslakivaliokunnan mukaan kansainvälisen velvoitteen määräys kuuluu näiden perusteiden mukaan lainsäädännön alaan siitä riippumatta, onko määräys ristiriidassa vai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa (ks. esimerkiksi PeVL 11/2000 vp ja PeVL 12/2000 vp).

Sopimuksen 1 artiklassa määritellään sopimuksessa käytettyjä käsitteitä. Tällaiset määräykset, jotka välillisesti vaikuttavat aineellisten lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten tulkintaan



## HE 10/2015 vp

ja soveltamiseen, kuuluvat itsekin lainsäädännön alaan. Artikla sisältää näin ollen lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä. Koska sopimuksessa ilmailuviranomaisilla on lainsäädännön alaan kuuluvia tehtäviä 3–5, 10, 12–13, 14b ja 20–24 artiklassa, myös ilmailuviranomaisen määritelmä käsitteenä kuuluu lainsäädännön alaan. Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät siviili-ilmailusta vastaavana viranomaisena perustuvat lakiin Liikenteen turvallisuusvirastosta (863/2009) ja ilmailulakiin (864/2014). Vastaavasti nimettyihin lentoyhtiöihin kohdistuvat velvoitteet ja oikeudet kuuluvat osin 3–18 artiklassa kuuluvat osin lainsäädännön alaan ja siten myös nimetyn lentoyhtiön määritelmä. Laskeutumista ilman kaupallista tarkoitusta käytetään lentoyhtiöiden liikenneoikeuksia koskevassa 3 artiklassa ja se kuuluu siten lainsäädännön alaan. Myös tariffien määritelmän voidaan katsoa kuuluvan lainsäädännön alaan, koska 13 artiklan mukainen hinnoittelu kuuluu lainsäädännön alaan. Hinnat ja hinnoittelu liittyy keskeisesti elinkeinoharjoittamisen vapauteen ja niistä on säädetty ilmailulain 6 luvussa. Perustuslain 81 §:n mukaan veroista ja maksuista sekä niistä myönnettävistä vapautuksista säädetään aina lailla ja siten myös käyttömaksujen käsite kuuluu lainsäädännön alaan. Muilta osin tämän sopimuksen määritelmät eivät kuulu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 2 artikla Chicagon yleissopimuksen soveltamisesta kuuluu lainsäädännön alaan, koska lentoliikennelainsäädäntö keskeisiltä osiltaan perustuu Chicagon yleissopimukseen.

Sopimuksen 3 artikla sisältää liikenneoikeuksien myöntämistä koskevat määräykset. Säännöllisestä ja ei-säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä ja yli sekä reiteillä, joihin kohdistuu lentoliikennesopimukseen perustuvia käyttörajoituksia, säädetään ilmailulain 66–68 §:ssä. Ilmailulain 1 § tunnustaa Suomea sitovien kansainvälisten velvoitteiden ensisijaisuuden, kun pykälässä säädetään, että ilmailulain säännöksiä noudatetaan, ellei unionilainsäädännöstä tai muista kansainvälisistä sitoumuksista muuta johdu. Sopimuksen 2 artiklan määräykset kuuluvat Suomessa lainsäädännön alaan, sillä niissä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Sopimuksen liitteessä sovitaan liikenneoikeuksien käyttämisen teknisistä yksityiskohdista.

Lentoyhtiöiden nimeämistä sekä liikenneoikeuksien myöntämistä ja peruuttamista koskevat sopimuksen 4–5 artiklat perustuvat Liikenteen turvallisuusviraston toimivaltaan ja menettelyyn, josta on säädetty ilmailulain 6 luvussa. Artiklat kuuluvat Suomessa lainsäädännön alaan. Oikeuksien myöntäminen on jäsenvaltion toimivallassa. Sopimuksen 4 artiklan 1 kohta, 3 kohdan b-alkohta ja 4 kohta sekä 5 artiklan 1 kohdan b-alkohta ja 3 kohdan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan, sillä niissä määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista.

Sopimuksen 6 artikla sisältää määräyksiä Suomen lainsäädännön soveltamisesta tiettyihin Suomen alueella oleviin ilma-aluksiin, matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin ja määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan. Artiklan määräyksiin liittyvät säännökset sisältyvät ilmailulain 6 lukuun.

Sopimuksen 7 artiklan 1, 2 ja 5 kohta sisältävät määräyksiä vastavuoroisuuden perusteella myönnettävistä vero-, tulli- ja maksuvapautuksista. Määräykset vastaavat kansainvälistä käytäntöä. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan 3 ja 4 kohdassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 8 artiklassa määrätään välittömällä läpikulkumatalla olevien matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin tarkastuksista. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan, koska niissä säädetään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista. Näistä on säädetty ilmailulain 9 luvussa.

## HE 10/2015 vp

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään lentoliikenteen kapasiteetista, 10 artiklassa liikenneohjelmien hyväksymisestä ja 12 artiklassa kapasiteetin arvioinnissa käytettävistä tiedoista ja tilastoista. Ilmailulain 66 §:n mukaan Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa säännöllisen reitti-liikenteen paikkatarjonnan ja aikataulut. Artiklojen määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 11 artiklassa määrätään vuokratun ilma-aluksen käytöstä, josta on säädetty ilmailulain 161 §:ssä sekä sen nojalla annetuissa Liikenteen turvallisuusviraston antamissa ilmailumääräyksissä. Pääosin artiklan määräykset eivät siten kuulu lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 13 artiklassa määrätään hinnoittelusta. Liikenteen turvallisuusvirasto vahvistaa tarvittaessa säännöllisen liikenteen kuljetusmaksut ilmailulain 73 §:n mukaan. Kohdan määräykset koskevat yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteita ja ovat tärkeitä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden näkökulmasta. Sopimuksen 8 artiklan määräykset sisältyvät ilmailulain 6 lukuun ja ne kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 14 ja 14 b artiklojen määräyksissä tarkoitettu reilusta kilpailusta ja kilpailusääntöjen noudattamisesta säädetään kilpailulaissa (948/2011). Näin ollen sopimuksen 14 ja 14 b artiklat kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lentoyhtiöiden edustusta ja kaupallista toimintaa koskeva sopimuksen 15 artikla sisältää sijoittautumisoikeutta koskevia määräyksiä. Euroopan unionin lainsäädännön sijoittautumisoikeutta koskevat säännökset eivät lähtökohtaisesti ulotu kolmansista valtioista oleviin henkilöihin tai yhtiöihin. Kun kolmansista maista tuleva henkilö haluaa aloittaa ammatinharjoittamisen tai perustaa yhtiön jossakin jäsenvaltiossa, häneen sovelletaan kyseisen jäsenvaltion kansallista lain-säädäntöä. Suomessa maahantulosta, maassa oleskelusta ja työnteosta on säädetty ulkomaalaislaissa (301/2004). Artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 16 artiklassa määrätään käyttömaksuista. Kohdat 1 ja 2 perustuvat yllä selostettuun unionilainsäädäntöön, joka on osin implementoitu kansallisella lainsäädännöllä. Artiklan 1 ja 2 kohdan määräykset sisältyvät lentoasemaverkosta ja maksuista annettuun lakiin (210/2011). Kohdat 3 ja 4 eivät sisällä lainsäädännönalaan kuuluvia määräyksiä.

Sopimuksen 17 artiklassa tarkoitetuista varojen siirrosta säädetään laissa elinkeinotulon verottamisesta (360/1968) ja artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 18 artiklassa tarkoitettu todistusten ja lupien tunnustamisesta säädetään ilmailulain 4 luvussa, joten artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 19 artikla kuuluu lainsäädännön alaan, sillä Suomessa siviili-ilmailun turvaamisesta ja siihen liittyvistä toimivaltakysymyksistä säädetään ilmailulain 9 luvussa.

Sopimuksen 20 ja 21 artiklat sisältävät määräykset välitys- ja sovittelumenettelyistä. Menettelyt eivät näiden artiklojen määräysten mukaan ole ehdottoman sitovia, koska välittäjä tai lautakunta voidaan käyttää erimielisyyden asiasisällön toteamiseen taikka oikaisukeinon tai ratkaisun suosittamiseen. Erimielisyyksien sovitteluksi annetut ratkaisut voivat tietyissä tilanteissa olla sitovia. Tällöin voi tulla sitovasti ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluva seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmäärä-

## HE 10/2015 vp

ykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta säätämisympäristöön.

Sopimuksen 22 artiklan 2 kohdan mukaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia osapuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin niiden välillä sovitaan. Sopimuksen liitteessä sovitaan 2 artiklan mukaisten liikenneoikeuksien käyttämisen teknisistä yksityiskohdista. Valtiosopimuksen-tekovallan delegoinnista ei ole säännöksiä perustuslaissa. Sopimuksentekovallan delegointi muodostaa poikkeuksen perustuslain 93 ja 94 §:n mukaiseen sääntelyyn, jonka mukaan sopimuksentekovalta kuuluu lähtökohtaisesti tasavallan presidentin toimivaltuuksiin ja eduskunta osallistuu kansainvälisten velvoitteiden hyväksymiseen. Sopimuksentekovaltaa voidaan siirtää muille viranomaisille valtiosopimuksen tai muun kansainvälisen velvoitteen voimaansaattamislaita. Sopimuksentekovaltan siirtoa koskevia määräyksiä voi sisältyä myös valtiosopimukseen, jolloin delegointi vaatii laintasoista sääntelyä, mikä yleensä toteutuu sopimuksen voimaansaattamista koskevalla blankettilailla. Koska lentoliikennesopimuksessa sovitaan erityisesti nimetyille lentoyhtiöille myönnettävistä lento-oikeuksista, joista päättäminen kuuluu Chicagon yleissopimuksen nojalla sopimusvaltioille, sopimus voidaan katsoa tavanomaiseksi valtiosopimukseksi, jonka hyväksymisestä päättäminen kuuluu tasavallan presidentille perustuslain 93 §:n 1 momentin nojalla.

Perustuslain perusteluissa ja perustuslakivaliokunnan käytännössä on katsottu, että sopimuksentekovaltaa voidaan lailla rajoitetusti siirtää poikkeuksellisesti muille viranomaisille. Edellytyksenä on, että valtuutus rajoittuu valtuuttavan velvoitteen puitteisiin eikä merkitse valtuutusta sopia päävelvoitteen luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista sopimussuhteeseen eikä asioista, jotka perustuslain mukaan kuuluvat eduskunnan toimivaltaan. Viranomaisille osoitettu sopimuksentekovaltuutus voi näin ollen koskea lähinnä päävelvoitteen teknisiä tarkistuksia tai täydennyksiä taikka viranomaisten välisen yhteistoiminnan yksityiskohtien järjestämistä (HE 1/1998 vp, PeVL 16/2004 vp, PeVL 48/2005 vp). Määräykset sopimuksentekovallan delegoimisesta, kuuluvat lainsäädännön alaan (PeVL 15/1999 vp ja PeVL 16/2004 vp).

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 3 ja 4 artiklat sisältävät osapuolille asetetut päävelvoitteet taata nimetyille lentoyhtiöille tietyt oikeudet. Näiden artiklojen määräysten voidaan katsoa kattavan kyseisten oikeuksien perusteet. Sopimuksen liiteosa puolestaan sisältää näitä määräyksiä täydentäviä teknisluonteisempia määräyksiä muun muassa lentoreiteistä ja markkinointiyhteistyöstä. Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen 22 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei merkitse valtuutusta sopia 3 ja 4 artikloissa tarkoitettujen päävelvoitteiden luonteeseen tai tavoitteisiin vaikuttavista muutoksista. Siirrettävän toimivallan aineellinen merkitys on vähäinen, sillä sopimuksen liitteen määräykset koskevat vain tiettyjä kuljetusjärjestelyjen yksityiskohtia. Valtuutus ei ole rajoittamaton, ja valtuutuksessa sekä sopimuksessa itsessään on ilmaistu ne viranomaistahot, jotka voivat sopia muutoksista. Menettely vastaa lisäksi ilmailualalla pitkään yleisesti noudatettua kansainvälistä käytäntöä.

Sopimuksen liitteessä määrätään reiteistä, joilla nimetyt lentoyhtiöt voivat lentää. Määräykset eivät kuulu lainsäädännön alaan.

### 4.3 Käsittelyjärjestys

Sopimuksen ei voida katsoa sisältävän määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla, eikä esitykseen sisältyvä lakiehdotus koske perustuslakia sen 95 §:n 2 momentissa tarkoitettulla tavalla. Perustuslakivaliokunnan lausunnossa (PeVL 7/2012 vp) koskien Suomen ja Venäjän välisen lentoliikennesopimuksen muuttamiseksi tehdystä pöytäkirjasta annettua hallituksen esitystä (HE 10/2012 vp) todetaan, että hallituksen esitykseen

## HE 10/2015 vp

sisältynyt lakiehdotus voidaan käsitellä tavallisen lain säätämisyjärjestyksessä ja siitä päätetään äänten enemmistöllä. Sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan siten hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön säätämisyjärjestyksessä. Myöskään 22 artiklan 2 kohdan delegointimääräys ei hallituksen käsityksen mukaan vaikuta esityksen käsittelyjärjestykseen.

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että

*eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Vietnamin sosialistisen tasavallan hallituksen välillä 21 päivänä lokakuuta 2014 tehdyn sopimuksen.*

Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

## **Laki**

### **lentoliikenteestä Vietnamin kanssa tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

Lentoliikenteestä Suomen tasavallan hallituksen ja Vietnamin sosialistisen tasavallan hallituksen välillä Ho Chi Minhissä 21 päivänä lokakuuta 2014 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

#### 2 §

Sopimuksen 1 artiklan b kohdassa tarkoitettu Suomen ilmailuviranomainen on Liikenteen turvallisuusvirasto.

#### 3 §

Sopimuksen muiden määräysten voimaansaattamisesta ja tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella.

---

Helsingissä 17 päivänä kesäkuuta 2015

**Pääministeri**

**Juha Sipilä**

Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner

*Sopimusteksti*

**AIR SERVICES AGREEMENT**

**SOPIMUS LENTOLIIKENTEESTÄ SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA VIETNAMIN SOSIALISTISEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ**

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

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

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

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

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

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

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;

ovat sopineet seuraavasta:

Have agreed as follows:

**1 artikla**

**Article 1**

*Määritelmät*

*Definitions*

1. Ellei asiayhteydestä muuta johdu, tässä sopimuksessa:

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated:

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

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

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

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

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

## HE 10/2015 vp

osapuolten osalta;

b) ”ilmailuviranomaiset” tarkoittaa Suomen tasavallan osalta Suomen ilmailuviranomaista ja Vietnamin sosialistisen tasavallan osalta Vietnamin liikenneministeriötä (Civil Aviation Authority), 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, matkavaroiden 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

Parties;

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

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

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

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

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

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

2. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex un-

## HE 10/2015 vp

toisin määrätä.

3. Tämän sopimuksen artikkelit 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 määrättyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä ”sovituksi liikenteeksi” ja vastaavasti ”määrätyiksi reiteiksi”. Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrättyllä reitillä kummankin osapuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritellyt tämän artiklan 1 kohdassa, laskeutua toisen osapuolen alueelle tämän sopimuksen liitteessä asianomaista reittiä varten määrättyissä 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 kuljetta-

less 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



vaksi 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 täytyessä 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

Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

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

Article 4

*Designation Of Airlines And Operating Authorization*

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

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

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions set forth below, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorisation:

(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 is-

## HE 10/2015 vp

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.

### 5 artikla

*Liikennöintiluvan peruuttaminen pysyvästi tai määräajaksi*

1. Kummankin osapuolen ilmailuviranomaisilla on oikeus peruuttaa liikennöintilupa

suuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

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

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

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

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

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

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

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

### Article 5

*Revocation or Suspension of Operating Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to re-

## HE 10/2015 vp

tai määräaikaaisesti kieltää toisen osapuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä hyväksyen tämän sopimuksen 3 artiklan 2 kohdassa määritellyjä 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

voke 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

## HE 10/2015 vp

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 välttämättömyyttä 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 neuvottelupyynnö on esitetty.

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

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.

### 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 sääntelevät 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.

### 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.

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 vie-dään maasta tai käytetään tai kulutetaan ky-seisessä ilma-aluksessa sen lentäessä maini-tun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun otta-matta tarjotun palvelun kustannuksiin perus-tuvia maksuja, ovat vapaita myös:

a) osapuolen alueella kohtuullisissa rajoissa ilma-alukseen otetut varastot, jotka on tarkoi-tettu käytettäväksi toisen osapuolen ni-meämän lentoyhtiön kansainvälisessä lento-liikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta pois suuntautuvalla lennolla;

b) toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien il-ma-alusten huoltoa tai korjausta varten osa-puolen alueelle tuodut varaosat, mukaan luki-en moottorit;

c) osapuolen alueelle tuodut ja sieltä hanki-tut polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulu-tustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettä-väksi toisen osapuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapa-uksessa, että niitä käytetään lennettäessä sen toisen osapuolen alueen yläpuolella olevalla matkaosuudella, jonka alueella ne on otettu ilma-alukseen.

3. Tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitettut ta-

Article 7

*Exemption From Taxes, Customs Duties and other Charges*

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Con-tracting Party, as well as their regular equip-ment, spare parts, supplies of fuel and lubri-cants, aircraft stores (including food, bever-ages 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 Con tracting 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 tax-es, duties, fees and charges referred to in pa-ragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service pro-vided:

a. aircraft stores taken on board in the terri-tory of one Contracting Party, within reason-able 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, intro-duced 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

varat 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 vietään alueelta tai niiden osalta muutoin menettellään 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 väkivallanteoja, 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 saapussa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

9 artikla

*Sovitun liikenteen harjoittamista koskevat periaatteet*

1. Kummankin osapuolen nimetyillä lentoyhtiöillä on oltava oikeudenmukaiset ja yhtä-

this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air waybills, intended for use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges in the latter territory.

Article 8

*Direct Transit Traffic*

1. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against acts of violence, air piracy and smuggling of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control.

2. Baggage, cargo and mail in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt of customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 9

*Principles Governing Operation of Agreed Services*

1. There shall be fair and equal opportunity, and equal capacity entitlement, for the

läiset 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 lupapyyntö lisälentojen suorittamisesta toisen osapuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ilmailuviranomaisten on käsiteltävä tällaiset muutos- tai lisälentopyyntö nopeasti.

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.

11 artikla

*Vuokratun ilma-aluksen käyttö*

Osapuolen nimetty lentoyhtiö voi käyttää sovitussa liikenteessä muuta kuin omista maansa 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 käytävissä;

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 sovellettävien määräysten mukaisesti, mukaan lukien liitteen 6 osan 1 luvun 3 huomautukset 1 ja 2.

12 artikla

*Tiedot ja tilastot*

Osapuolen ilmailuviranomaisten on toimittava 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.

Article 11

*Operation of Leased Aircraft*

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

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

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

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

Article 12

*Information And Statistics*

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include information on the amount of traffic carried by such airline on the whole or any part of the agreed services.



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 määräaika) 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 jättämissäpäivästä 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 mo-

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

lempien osapuolten ilmailuviranomaiset eivät ole muuta sopineet, tariffin voimassaoloaikaa ei saa jatkaa tämän kohdan perusteella kahta-toista (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 kilpailuvastaisina 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 lentoyh-

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 signif-

tiöön 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) määrävän 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 pyydettyä 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 ratkaisua neuvotteluteitse, kumpi tahansa osapuoli voi turvautua erimielisyyksien sovittelunettelyyn 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

icant 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 car-

## HE 10/2015 vp

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.

rier 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. 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 määrätillä reitillä edellyttäen, että vaatimukset, joiden perusteella nämä todistukset tai luvat on myönnetty tai kelpuutettu, ovat yhtenevät Chicagon yleissopimuksen mukaisesti kulloinkin vahvistettujen vähim-

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 mini-

mäisnormien 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 laitoman haltuunoton ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen sekä Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuden kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

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

3. Osapuolten on toimittava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien ilmailun turvaamisesta 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 il-

lum 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

mailun 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, käsi-matkatavaroiden, 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 kohutuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laitton 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

21 artikla

*Erimielisyyksien sovittelu*

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

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, en-

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 osa-

deavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate and appoint an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of the receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within a period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. The third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as president of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. 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



## HE 10/2015 vp

puolet 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.

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.

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.

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.

**HE 10/2015 vp**

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

Tehty Ho Chi Minhissä  
21 päivänä lokakuuta 2014.

Suomen tasavallan  
hallituksen puolesta

Vietnamin sosialistisen  
tasavallan hallituksen puolesta

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

Done at Ho Chi Minh  
on 21 October 2014.

For the Government of the Republic of Finland

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

*Liite*

**SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA VIETNAMIN SOSIALISTISEN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLISEEN LENTOLIIKENNESOPIMUKSEEN**

Osa 1

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Paikat Vietnamsissa</u>	<u>Paikat edelleen</u>
Paikat Suomessa	Kaksi paikkaa	Hanoi ja Ho Chi Minh	Yksi paikka

Osa 2

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

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Paikat Suomessa</u>	<u>Paikat edelleen</u>
Paikat Vietnamsissa	Kaksi paikkaa	Helsinki ja yksi lisäpaikka Suomessa	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 Vietnamsille. Suomen niin halutessa valittu paikka (valitut paikat) voidaan muuttaa, jolloin uusi paikka (uudet paikat) on ilmoitettava Vietnamsille.
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.