HIỆP ĐỊNH

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

HỘI ĐỒNG LIÊN BANG THỤY SỸ

VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG THƯỜNG LỆ

HIỆP ĐỊNH GIỮA CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM VÀ HỘI ĐỒNG LIÊN BANG THỤY SỸ VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG THƯỜNG LỆ

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Hội đồng Liên bang Thụy Sỹ (sau đây được gọi là "các Bên ký kết");

Mong muốn thúc đẩy một hệ thống hàng không quốc tế dựa trên sự cạnh tranh giữa các hãng hàng không trên thị trường với sự can thiệp và điều tiết tối thiểu của Chính phủ;

Mong muốn tạo thuận lợi cho việc mở rộng các cơ hội cho các chuyến bay quốc tế;

Thừa nhận rằng các chuyến bay quốc tế có tính cạnh tranh và hiệu quả thúc đẩy thương mại và nâng cao phúc lợi cho người tiêu dùng và tăng trưởng kinh tế;

Mong muốn đảm bảo mức độ cao nhất về an toàn và an ninh đối với các chuyến bay quốc tế và tái khẳng định mối quan ngại sâu sắc về các hành vi hoặc các mối đe dọa đối với an ninh của tàu bay, gây phương hại cho an toàn của người hoặc tài sản, ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động khai thác các chuyến bay, và làm sói mòn lòng tin của công chúng đối với sự an toàn của hàng không dân dụng; và

Là các Bên ký kết Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày 07 tháng 12 năm 1944;

Đã thỏa thuận như sau:

Điều 1 Định nghĩa

1. Dùng cho mục đích của Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định, trừ khi được thỏa thuận khác:

a) Thuật ngữ "Công ước" chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca- gô ngày 07 tháng 12 năm 1944, và bao gồm bất kỳ Phụ lục nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước này, và bất kỳ sửa đổi nào của Phụ lục hoặc của Công ước được thông qua theo các Điều 90 và 94, trong chừng mực các Phụ lục và các sửa đổi này được áp dụng cho cả hai Bên ký kết;

b) Thuật ngữ "Nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải và trong trường hợp của Thụy Sỹ là Cơ quan Liên bang về hàng không dân dụng, hoặc trong cả hai trường hợp là bất kỳ người hoặc cơ quan nào được ủy quyền thực hiện bất kỳ chức năng nào mà thuộc trách nhiệm của các cơ quan trên;

c) Thuật ngữ "các hãng hàng không chỉ định" chỉ bất kỳ một hãng hoặc các hãng hàng không được một Bên ký kết chỉ định theo Điều 5 của Hiệp định này để khai thác các chuyến bay thỏa thuận;

d) Thuật ngữ "chuyến bay thỏa thuận" chỉ các chuyến bay trên các đường bay được qui định để vận chuyển hành khách, hàng hóa và bưu kiện, riêng biệt hoặc kết hợp;

e) Thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế" và, "hãng hàng không" và "dừng với mục đích phi thương mại" có nghĩa theo quy định ở Điều 96 của Công ước;

f) Thuật ngữ "lãnh thổ" đối với nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thủy và lãnh hải liền kề và vùng trời phía trên thuộc chủ quyền của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và đối với Thụy Sỹ thì có nghĩa được nêu tại Điều 2 của Công ước;

g) Thuật ngữ "Giá dịch vụ vận chuyển hàng không" chỉ giá tiền để chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hóa và các điều kiện mà theo đó giá này áp dụng, bao gồm lệ phí hoa hồng và tiền công bố

sung cho đại lý hoặc cho việc bán các tài liệu vận chuyển, nhưng không bao gồm tiền công và các điều kiện vận chuyển bưu kiện;

2. Phụ lục của Hiệp định này cấu thành một bộ phận thống nhất của Hiệp định. Mọi tham chiếu tới Hiệp định sẽ được hiểu là bao gồm Phụ lục, trừ khi được qui định khác.

Điều 2 Trao quyền

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền được quy định trong Hiệp định này nhằm mục đích khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay qui định trong Phụ lục của Hiệp định. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được gọi tương ứng là "các chuyến bay thỏa thuận" và "các đường bay qui định".

2. Tùy thuộc vào các qui định trong Hiệp định này, các hãng hàng không được mỗi Bên ký kết chỉ định khi khai thác các chuyến bay quốc tế sẽ được hưởng các quyền sau:

a) quyền bay không hạ cánh qua lãnh thổ của Bên ký kết kia;

b) quyền dừng với mục đích phi thương mại trên lãnh thổ của Bên ký kết kia;

c) quyền lấy lên và đưa xuống trong lãnh thổ nói trên tại các điểm qui định trong Phụ lục của Hiệp định này hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện chuyên chở tới hoặc rời khỏi các điểm trong lãnh thổ của Bên ký kết kia;

d) quyền lấy lên và đưa xuống trong lãnh thổ của các nước thứ ba tại các điểm qui định trong Phụ lục của Hiệp định này hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện chuyên chở tới hoặc rời khỏi các điểm trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, được qui định trong Hiệp định này.

3. Không nội dung nào trong Hiệp định này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện chuyên chở để lấy tiền công và đưa xuống một điểm khác trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

4. Nếu do xung đột vũ trang, rối loạn hoặc diễn biến chính trị, hoặc do các hoàn cảnh đặc biệt và bất bình thường, các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết không có khả năng khai thác một chuyến bay trên đường bay thông thường của mình thì Bên ký kết kia sẽ cố gắng cao nhất để tạo điều kiện cho việc tiếp tục khai thác chuyến bay như vậy thông qua việc tạm thời thỏa thuận lại về các đường bay đó, bao gồm cả việc cấp các quyền vào thời điểm đó khi cần thiết để tạo thuận lợi cho hoạt động khai thác.

Điều 3 Thực hiện các quyền

1. Các hãng hàng không được chỉ định sẽ được hưởng các cơ hội bình đẳng và công bằng để cạnh tranh khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận được qui định theo Hiệp định này.

2. Không Bên ký kết nào được hạn chế quyền của một trong các hãng không chỉ định để thực hiện vận chuyển quốc tế giữa lãnh thổ của các Bên ký kết hoặc giữa lãnh thổ của một Bên ký kết và lãnh thổ của các nước thứ ba.

3. Mỗi Bên ký kết sẽ cho phép các hãng hàng không chỉ định quyết định tần suất và tải cung ứng của các chuyến bay quốc tế mà họ đề nghị dựa trên các đánh giá thương mại trên thị trường. Phù hợp với quyền này, không Bên ký kết nào sẽ đơn phương hạn chế lưu lượng vận chuyển, tần suất, số lượng các điểm đến hoặc tính thường lệ của chuyến bay, hoặc chủng loại hoặc các chủng loại tàu bay của các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia, ngoại trừ khi được yêu cầu với các lý do về hải quan, kỹ thuật, khai thác hoặc môi trường theo các điều kiện thống nhất theo Điều 15 của Công ước.

Điều 4 Áp dụng Luật và Qui định

1. Luật và các qui định của một Bên ký kết qui định việc vào và ra khỏi lãnh thổ của mình đối với tàu bay thực hiện các chuyến bay quốc tế, hoặc việc khai thác và điều hành tàu bay đó trong khi đang ở trong lãnh thổ của mình, sẽ áp dụng cho tàu bay của các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia, và tàu bay đó phải tuân thủ khi vào hoặc ra khỏi hoặc khi ở lại trong lãnh thổ của Bên ký kết thứ nhất.

2. Khi vào, ở lại hoặc rời khỏi lãnh thổ của một Bên ký kết, luật và các qui định hiện hành trong lãnh thổ đó qui định việc vào hoặc rời khỏi lãnh thổ của mình đối với hành khách, tổ bay hoặc hàng hóa trên tàu bay (bao gồm các qui định về nhập cảnh, giấy phép, nhập cư, hải quan, hộ chiếu và kiểm dịch hoặc

các qui định về bưu kiện và bưu chính) phải được tuân thủ bởi hoặc thay mặt, hành khách, tổ bay hoặc hàng hóa đó của hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia.

3. Không Bên ký kết nào được dành bất kỳ ưu đãi nào cho các hãng hàng không của mình hơn các hãng hàng không của Bên ký kết kia khi áp dụng luật và các qui định được qui định tại Điều này.

Điều 5 Chỉ định và cấp phép khai thác

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định tùy ý số lượng hãng hàng không mà họ muốn để khai thác các chuyến bay thỏa thuận. Việc chỉ định như vậy sẽ được thực hiện bằng một thông báo bằng văn bản giữa nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết.

2. Các nhà chức trách hàng không nhận thông báo chỉ định, tùy thuộc vào các qui định của các khoản 3 và 4 của Điều này, sẽ không chậm trễ trao cho các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia giấy phép khai thác cần thiết.

3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia chứng minh rằng họ đủ khả năng để đáp ứng các điều kiện được qui định theo luật và các qui định mà thông thường được nhà chức trách nói trên áp dụng cho việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các qui định của Công ước.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp phép khai thác nêu tại khoản 2 của Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được xem là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền qui định tại Điều 2 của Hiệp định này, bất cứ khi nào Bên ký kết nói trên không có bằng chứng là các hãng hàng không có trụ sở kinh doanh chính của mình tại lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó và rằng hãng hàng không đó có Chứng chỉ Nhà khai thác (AOC) do Bên ký kết nói trên cấp.

5. Khi nhận được giấy phép khai thác, được qui định theo khoản 2 của Điều này, các hãng hàng không chỉ định có thể khai thác các chuyến bay thỏa thuận vào bất kỳ thời điểm nào.

Điều 6 Thu hồi hoặc đình chỉ Giấy phép khai thác

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền rút, đình chỉ hoặc hạn chế giấy phép khai thác thực hiện các quyền qui định tại Điều 2 của Hiệp định này đối với một hãng hàng chỉ định của Bên ký kết kia hoặc áp đặt các điều kiện khi thấy cần thiết đối với việc thực hiện các quyền như vậy, nếu:

a) không có bằng chứng rằng các hãng hàng không nói trên có địa điểm kinh doanh chính trong lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định các hãng hàng không đó và các hãng hàng không đó có Chứng chỉ Nhà khai thác (AOC) do Bên ký kết nói trên cấp, hoặc

b) các hãng hàng không nói trên không tuân thủ hoặc vi phạm nghiêm trọng luật và các qui định của Bên ký kết cấp các quyền đó, hoặc

c) các hãng hàng không nói trên không khai thác các chuyến bay thỏa thuận theo đúng các điều kiện được qui định theo Hiệp định này.

2. Các quyền được thiết lập theo Điều này sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia, trừ khi hành động ngay lập tức là cần thiết để ngăn ngừa các vi phạm thêm đối với luật và các qui định.

Điều 7 An ninh hàng không

1. Phù hợp với các quyền và nghĩa vụ theo luật pháp quốc tế, các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của các bên đối với nhau để bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp tạo thành một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không giới hạn tính chất chung của các quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết sẽ hành động hoàn toàn phù hợp với các quy định của Công ước về các hành vi phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay, ký tại Tô-ky-ô ngày 14/09/1963, Công ước về ngăn chặn hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay ký tại La-Hay ngày 16/12/1970, Công ước về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại sự an toàn của hàng không dân dụng ký tại Mông-rê-an ngày 23/09/1971, Nghị định thư về ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các cảng hàng không phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, ký tại Mông-rê-an ngày 24/021988 cũng như với bất kỳ công ước và nghị định thư nào khác về an ninh hàng không dân dụng mà các Bên ký kết tham gia.

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

3. Trong các mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định về an ninh hàng không được Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và quy định thành các Phụ lục của Công ước Chi-ca-gô trong chừng mực các quy định an ninh đó được áp dụng cho các Bên ký kết; các Bên ký kết sẽ yêu cầu rằng các nhà khai thác tàu bay đăng ký của mình hoặc các nhà khai thác tàu bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc trụ sở chính tại lãnh thổ của mình và các nhà khai thác tàu bay trong lãnh thổ của mình hành động phù hợp với các qui định về an ninh hàng không đó.

4. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng các nhà khai thác tàu bay như vậy có thể được yêu cầu tuân thủ các qui định về an ninh hàng không nêu tại khoản 3 của Điều này theo yêu cầu của Bên ký kết kia khi bay vào, bay ra khỏi hoặc khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp đầy đủ được áp dụng hữu hiệu trong lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và để kiểm tra hành khách, tổ bay, đồ vật mang theo người, hành lý, hàng hóa và đỗ dự trữ trên tàu bay trước khi và trong khi đưa lên hoặc đưa xuống. Mỗi Bên ký kết cũng dành sự xem xét có tình lý đối với bất kỳ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt và hợp lý để đối phó với một mối đe dọa cụ thể.

5. Khi xảy ra một sự vụ hoặc mối đe doạ xảy ra sự vụ chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của hành khách, tổ bay, tàu bay, cảng hàng không hoặc các trang thiết bị dẫn đường, các Bên ký kết sẽ trợ giúp lẫn nhau bằng cách tạo thuận lợi cho thông tin liên lạc và áp dụng các biện pháp thích hợp để chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn các sự vụ hoặc mối đe dọa đó.

7. Khi một Bên ký kết có các cơ sở hợp lý để tin rằng Bên ký kết kia đã xa rời các quy định về an ninh hàng không của Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến ngay lập tức với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc không đạt được một thỏa thuận thoả đáng trong thời hạn mười lăm (15) ngày từ khi có yêu cầu sẽ là cơ sở để thu hồi, đình chỉ hoặc hạn chế giấy phép khai thác và các giấy phép kỹ thuật của các hãng hàng không của Bên ký kết kia. Trong trường hợp khẩn cấp, một Bên ký kết có thể tiến hành các hành động tạm thời trước khi hết thời hạn mười lăm (15) ngày.

Điều 8 An toàn hàng không

1. Nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thỏa thuận qui định trong Hiệp định này, mỗi Bên ký kết sẽ công nhận hiệu lực của các chứng chỉ đủ điều kiện bay, các chứng chỉ về năng lực và các bằng được Bên ký kết kia cấp hoặc công nhận và vẫn còn hiệu lực, miễn là các yêu cầu đối với các chứng chỉ và bằng đó ít nhất là tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

2. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết có thể từ chối công nhận hiệu lực, đối với các chuyến bay trên lãnh thổ của mình, các chứng chỉ về năng lực và bằng được Bên ký kết kia hoặc một nước thứ ba cấp hoặc công nhận cho công dân của mình.

3. Vào bất kỳ thời điểm nào, mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến liên quan đến các tiêu chuẩn an toàn mà Bên ký kết kia yêu cầu tuân thủ trong các lĩnh vực liên quan đến tổ bay, tàu bay hoặc việc khai thác của tàu bay. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời gian ba mươi (30) ngày kể từ ngày có yêu cầu.

4. Nếu, sau các cuộc trao đổi ý kiến đó, một Bên ký kết nhận thấy Bên ký kết kia không duy trì và quản lý một cách hiệu quả các tiêu chuẩn an toàn trong các lĩnh vực này, mà ít nhất cũng tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu có thể được xác lập vào thời điểm đó theo Công ước, thì Bên ký kết thứ nhất đó sẽ thông báo cho Bên ký kết kia về những phát hiện đó và những bước được coi là cần thiết để làm cho phù hợp với những tiêu chuẩn tối thiểu này; và Bên ký kết kia phải tiến hành biện pháp khắc phục thích hợp. Việc Bên ký kết kia không tiến hành các hành động thích hợp trong thời hạn mười lăm (15) ngày hoặc lâu hơn thời hạn này theo thoả thuận, sẽ là cơ sở để áp dụng Điều 6 của Hiệp định này.

5. Mặc dù có các nghĩa vụ quy định tại Điều 33 của Công ước, các Bên ký kết nhất trí rằng bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi, theo một thỏa thuận cho thuê, hoặc thay mặt cho các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết trên các chuyến bay đến hoặc rời khỏi lãnh thổ của Bên ký kết kia, có thể, trong khi đang ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, phải chịu sự kiểm tra của các đại diện có thẩm quyền của Bên ký kết kia bên trong hoặc xung quanh tàu bay để kiểm tra tính hiệu lực của các tài liệu tàu bay và của tổ bay và các điều kiện rõ ràng của tàu bay và các thiết bị trong tàu bay (trong Điều này được gọi là "thanh tra sân đỗ"), miễn là điều này không dẫn đến sự chậm trễ bất hợp lý.

6. Nếu việc thanh tra tại sân đỗ hay một loạt các cuộc thanh tra như vậy dẫn đến:

a) mối quan ngại nghiêm trọng rằng một tàu bay hay việc khai thác của một tàu bay không tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước; hoặc

b) mối quan ngại nghiêm trọng rằng thiếu sự duy trì và quản lý hữu hiệu các tiêu chuẩn an toàn được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước,

Bên ký kết tiến hành thanh tra, nhằm mục đích của Điều 33 của Công ước, sẽ toàn quyền kết luận rằng những điều kiện để theo đó các giấy phép và chứng chỉ đối với tàu bay hoặc đối với tổ bay của tàu bay đó đã được cấp hoặc làm cho có hiệu lực, hoặc rằng các yêu cầu để theo đó tàu bay được khai thác, không bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

7. Trong trường hợp việc tiếp cận để tiến hành thanh tra sân đỗ đối với một tàu bay do hãng hàng không của một Bên ký kết khai thác theo khoản 5 nói trên bị đại diện của các hãng hàng không chỉ định đó từ chối, thì Bên ký kết kia có toàn quyền kết luận rằng có những mối quan ngại nghiêm trọng được nêu tại khoản 6 và đưa ra các kết luận như được nêu trong khoản đó.

8. Mỗi Bên ký kết giữ quyền đình chỉ hoặc thay đổi ngay lập tức giấy phép khai thác của hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp Bên ký kết thứ nhất kết luận, cho dù là theo kết quả của một hoặc một loạt cuộc thanh tra sân đỗ, từ chối thanh tra sân đỗ, trao đổi ý kiến hoặc bất cứ một lý do nào khác, rằng hành động ngay lập tức là cần thiết cho sự an toàn khai thác của một hãng hàng không.

9. Bất kỳ hành động nào của một Bên ký kết theo khoản 4 hoặc khoản 8 của Điều này sẽ phải được chấm dứt một khi cơ sở cho việc tiến hành các hành động đó không còn nữa.

Điều 9 Miễn thuế xuất khẩu, nhập khẩu và lệ phí hải quan

1. Khi vào trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, tàu bay khai thác trên các chuyến bay quốc tế của các hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết, cũng như các thiết bị thông thường, đồ cung cấp nhiên liệu và dầu nhờn, đồ dự trữ trên tàu bay như thức ăn, đồ uống và thuốc lá chuyên chở trên tàu bay, sẽ được

miễn mọi khoản thuế xuất khẩu, nhập khẩu và lệ phí hải quan khác, miễn là các thiết bị, đồ cung cấp và đồ dự trữ đó được để lại trên tàu bay cho tới khi chúng được tái xuất.

2. Cũng sẽ được miễn khỏi thuế xuất khẩu, nhập khẩu và lệ phí hải quan như vậy, ngoại trừ lệ phí thu dựa trên chi phí dịch vụ được cung cấp:

a) đồ dự trữ của tàu bay được đưa lên tàu bay tại lãnh thổ của một Bên ký kết, với hạn mức do các nhà chức trách của bên ký kết đó ấn định, và nhằm để sử dụng trên tàu bay khai thác chuyến bay quốc tế của các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia;

b) phụ tùng thay thế (bao gồm cả động cơ) và thiết bị tàu bay thông thường được đưa vào trong lãnh thổ của một Bên ký kết để bảo trì, bảo dưỡng hoặc sửa chữa một tàu bay của các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng trên các chuyến bay quốc tế;

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

d) các tài liệu cần thiết được các hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết sử dụng bao gồm các tài liệu vận chuyển, vận đơn và vật phẩm quảng cáo, cũng như phương tiện cơ giới, vật liệu và thiết bị mà chúng có thể được các hãng hàng không chỉ định sử dụng cho mục đích thương mại và khai thác trong khu vực sân bay, miễn là các vật liệu và thiết bị phục vụ cho vận chuyển hành khách và hàng hóa.

3. Thiết bị tàu bay thông thường, cũng như các vật phẩm và đồ cung cấp được giữ lại trên tàu bay do các hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết khai thác có thể được đưa xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia chỉ khi có sự đồng ý của cơ quan hải quan của bên ký kết đó. Trong trường hợp như vậy, chúng có thể bị đặt dưới sự giám sát của cơ quan hải quan đó cho tới khi chúng được tái xuất hoặc thanh lý theo các qui định về hải quan.

4. Việc miễn thuế xuất khẩu, nhập khẩu và lệ phí hải quan qui định trong Điều này cũng sẽ áp dụng trong các trường hợp khi các hãng hàng không của

mỗi Bên ký kết có thỏa thuận với các hãng hàng không khác về việc cho mượn hoặc chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các vật phẩm qui định tại các khoản 1 và 2 của Điều này, miễn là các hãng hàng không khác đó cũng được hưởng việc miễn thuế, lệ phí tương tự từ Bên ký kết kia.

Điều 10 Quá cảnh trực tiếp

Hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của mỗi Bên ký kết và không rời khỏi khu vực cảng hàng không dành cho các mục đích như vậy, sẽ chịu sự kiểm tra đơn giản, trừ khi các biện pháp an ninh đối với các hành vi bạo lực, nhập cảnh bất hợp pháp, buôn lậu ma túy yêu cầu. Hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp sẽ không phải chịu thuế hải quan và các loại thuế tương tự.

Điều 11 Giá sử dụng dịch vụ hàng không

1. Một Bên ký kết sẽ nỗ lực cao nhất để đảm bảo rằng giá sử dụng dịch vụ hàng không được thu hoặc được phép thu bởi các cơ quan có thẩm quyền của mình đối với các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia là chính xác và hợp lý. Giá như vậy phải được dựa trên các nguyên tắc kinh tế hợp lý.

2. Giá sử dụng dịch vụ cảng hàng không và các dịch vụ và trang thiết bị điều hành bay do một Bên ký kết cung cấp cho các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia sẽ không cao hơn giá mà các hãng hàng không của mình phải trả khi khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ.

3. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích việc trao đổi ý kiến về giá sử dụng dịch vụ hàng không giữa các cơ quan thu giá dịch vụ có thẩm quyền của mình và các hãng hàng không sử dụng các dịch vụ và trang thiết bị, và sẽ khuyến khích các cơ quan thu giá dịch vụ có thẩm quyền và các hãng hàng không chỉ định trao đổi thông tin mà được xem là cần thiết để cho phép rà soát lại chính xác tính hợp lý của giá dịch vụ theo các nguyên tắc của các khoản 1 và 2 của Điều này. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích các cơ quan thu giá dịch vụ có thẩm quyền cung cấp cho người sử dụng thông báo hợp lý về bất kỳ đề xuất thay đổi về giá dịch vụ để giúp cho người sử dụng bày tỏ quan điểm của mình trước khi thay đổi được thực hiện.

Điều 12 Các hoạt động thương mại và dịch vụ đa phương thức

1. Các hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép duy trì sự hiện diện đầy đủ tại lãnh thổ của Bên ký kết kia. Sự hiện diện này có thể bao gồm các nhân viên thương mại, khai thác và kỹ thuật bao gồm các nhân viên của hãng hàng không và nhân viên địa phương.

2. Đối với các hoạt động thương mại thì nguyên tắc tương hỗ sẽ áp dụng. Các cơ quan có thẩm quyền của mỗi Bên ký kết sẽ thực hiện những bước cần thiết để đảm bảo rằng đại diện của các các hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định có thể thực hiện các hoạt động của mình một cách thuận lợi.

3. Đặc biệt, mỗi Bên ký kết trao cho các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia quyền thực hiện việc bán vận chuyển hàng không trong lãnh thổ của mình trực tiếp và, tùy theo lựa chọn của hãng hàng không, thông qua đại lý của mình. Các hãng hàng không chỉ định sẽ có quyền bán vận chuyển như vậy, và bất kỳ người nào cũng sẽ được tự do mua vận chuyển đó, bằng đồng tiền của mình hoặc bằng đồng tiền chuyển đổi tự do của các nước khác.

4. Các hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết có thể tham gia các thỏa thuận tiếp thị như trao đổi chỗ, liên danh hoặc các thỏa thuận thương mại khác với các hãng hàng không của Bên ký kết kia, hoặc các hãng hàng không của nước thứ ba, miễn là mọi hãng hàng không trong các thỏa thuận như vậy có giấy phép phù hợp và đáp ứng các yêu cầu mà thông thường được áp dụng cho các thỏa thận đó.

5. Mỗi hãng hàng không chỉ định có thể sử dụng vận chuyển đa phương thức nếu được nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết phê duyệt.

6. Không tính đến bất kỳ các qui định nào khác trong Hiệp định này, hãng hàng không và các nhà cung cấp vận chuyển hàng hóa gián tiếp của cả hai Bên ký kết trong vận chuyển hàng không quốc tế sẽ được phép, mà không bị hạn chế, sử dụng bất kỳ việc vận chuyển mặt đất đối với hàng hóa tới hoặc rời khỏi bất kỳ điểm nào trong lãnh thổ của các Bên ký kết hoặc các nước thứ ba, bao gồm cả vận chuyển tới và rời khỏi tất cả các sân bay có cơ sở hải quan, và bao gồm khi có thể quyền vận chuyển hàng hóa trong kho theo luật pháp và qui định hiện hành. Hàng hóa như vậy, dù là được vận chuyển mặt đất hay bằng đường hàng không, sẽ phải qua khám xét hải quan sân bay. Các hãng hàng không có thể lựa chọn thực hiện tự vận chuyển mặt đất hoặc cung cấp dịch vụ này thông qua thỏa thuận với các nhà vận chuyển mặt đất khác, bao gồm cả vận chuyển

mặt đất do các hãng hàng không khác và các nhà cung cấp vận chuyển hàng hóa gián tiếp khai thác.

Các dịch vụ hàng hóa đa phương thức như vậy có thể được cung cấp một giá hoặc thông qua giá dịch vụ vận chuyển hàng không kết hợp với vận chuyển mặt đất, theo pháp luật trong nước của từng nước.

Điều 13 Thuê tàu bay

1. Mỗi Bên ký kết có thể ngăn ngừa việc sử dụng tàu bay thuê khai thác các chuyến bay theo Hiệp định này mà không tuân thủ các Điều 7 (An ninh hàng không) và Điều 8 (An toàn hàng không).

2. Tùy thuộc vào khoản 1 trên, các hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết có thể sử dụng tàu bay (hoặc tàu bay và tổ bay) được thuê từ bất kỳ công ty nào, kể cả từ các hãng hàng không khác, miễn là điều này không dẫn đến việc một hãng hàng không cho thuê thực hiện các quyền vận chuyển mà hãng đó không có.

Điều 14 Chuyển đổi tiền và Chuyển thu nhập

Các hãng hàng không chỉ định sẽ có quyền chuyển đổi tiền và chuyển về nước mình, theo tỷ giá qui đổi chính thức, các khoản thu nhập ngoài các khoản đã được thanh toán trong nước theo tỷ lệ hợp lý để vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện. Nếu việc thanh toán giữa các Bên ký kết được qui định bởi một thỏa thuận cụ thể thì áp dụng thỏa thuận đó.

Điều 15 Giá dịch vụ vận chuyển hàng không

1. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu thông báo hoặc đệ trình cho nhà chức trách hàng không của mình giá dịch vụ vận chuyển hàng không đối với các chuyến bay quốc tế được khai thác theo Hiệp định này.

2. Không hạn chế việc áp dụng luật về cạnh tranh và người tiêu dùng nói chung tại mỗi Bên ký kết, việc can thiệp của Bên ký kết sẽ được giới hạn đối với:

a) ngăn ngừa giá dịch vụ vận chuyển hoặc các thực tiễn phân biệt đối xử bất hợp lý;

b) bảo vệ người tiêu dùng khỏi các giá dịch vụ vận chuyển cao bất hợp lý hoặc các hạn chế bất hợp lý do lạm dụng vị thế độc quyền hoặc thực tiễn cấu kết giữa các hãng hàng không;

c) việc bảo vệ các hãng hàng không khỏi các giá dịch vụ vận chuyển thấp giả tạo do có sự hỗ trợ hoặc trợ cấp trực tiếp hoặc gián tiếp của Chính phủ.

3. Không Bên ký kết nào sẽ đơn phương hành động để ngăn ngừa việc đưa ra hoặc tiếp tục áp dụng một giá dịch vụ vận chuyển sẽ được thu hoặc đã được thu bởi các hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết đối với các chuyến bay quốc tế giữa lãnh thổ của các Bên ký kết. Nếu một Bên ký kết tin rằng bất kỳ giá giá dịch vụ vận chuyển nào như vậy không phù hợp với việc đánh giá nêu tại Điều này, thì Bên đó sẽ yêu cầu trao đổi ý kiến và thông báo cho Bên ký kết kia về lý do không đồng ý của mình trong thời gian mười bốn (14) ngày kể từ nhận được đệ trình giá dịch vụ vận chuyển. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được tiến hành không muộn hơn mười bốn (14) ngày sau khi nhận được yêu cầu. Không đạt được một thỏa thuận chung thì giá dịch vụ vận chuyển đó sẽ có hiệu lực hoặc tiếp tục có hiệu lực.

Điều 16 Đệ trình lịch bay

1. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình lịch bay dự kiến của mình cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để phê duyệt ít nhất là ba mươi (30) ngày trước khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận. Thủ tục tương tự được áp dụng cho bất kỳ sửa đổi nào đối với lịch bay.

2. Đối với các chuyến bay bổ sung mà các hãng không được chỉ định của một Bên ký kết muốn khai thác trên các chuyến bay thỏa thuận ngoài lịch bay đã được phê duyệt, các hãng hàng không đó phải đề nghị cấp phép trước từ nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Đề nghị như vậy thông thường phải được đệ trình ít nhất là năm (5) ngày làm việc trước khi khai thác các chuyến bay như vậy.

Điều 17 Cung cấp số liệu thống kê

Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhau, theo đề nghị, số liệu thống kê định kỳ hoặc các thông tin tương tự khác liên quan đến vận chuyển thực hiện trên các chuyến bay thỏa thuận.

Điều 18 Trao đổi ý kiến

Vào bất cứ thời điểm nào, mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến về việc thực hiện, giải thích, áp dụng hoặc sửa đổi Hiệp định này. Việc trao đổi ý kiến như vậy, có thể giữa các nhà chức trách hàng không, sẽ được bắt đầu vào thời gian sớm nhất có thể nhưng không muộn hơn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được yêu cầu bằng văn bản, trừ khi các Bên ký kết thỏa thuận khác. Mỗi Bên ký kết sẽ chuẩn bị và trình bày tại cuộc trao đổi ý kiến dẫn chứng liên quan hỗ trợ cho quan điểm của mình nhằm đưa ra các quyết định hợp lý và kinh tế.

Điều 19 Giải quyết tranh chấp

1. Bất kỳ tranh chấp nào nảy sinh theo Hiệp định này mà không thể giải quyết thông qua thương lượng trực tiếp hoặc thông qua các kênh ngoại giao thì theo đề nghị của một Bên ký kết, sẽ được đệ trình cho một tòa trọng tài.

2. Trong trường hợp này, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên và hai trọng tài viên đó sẽ chỉ định một chủ tịch trọng tài là công dân của nước thứ ba. Nếu trong thời gian sáu mươi (60) ngày sau khi một Bên ký kết đã chỉ định trọng tài viên của mình, mà Bên ký kết kia không chỉ định được trọng tài viên của bên đó, hoặc, nếu trong thời gian ba mươi (30) ngày sau khi đã chỉ định được trọng tài viên thứ hai mà hai trọng tài viên đó không thống nhất được việc chỉ định chủ tịch trọng tài, thì mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế tiến hành các chỉ định cần thiết.

3. Tòa trọng tài sẽ quyết định thủ tục trọng tài của mình và quyết định về việc phân chia các chi phí trọng tài.

4. Các Bên ký kết sẽ tuân thủ bất kỳ quyết định nào được đưa ra khi áp dụng Điều này.

Điều 20 Sửa đổi

1. Nếu một trong hai Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất kỳ qui định nào của Hiệp định này, thì sửa đổi đó sẽ có hiệu lực khi các Bên ký kết đã thông báo cho nhau việc hoàn thành các thủ tục pháp lý của mình.

2. Các nội dung sửa đổi đối với Phụ lục của Hiệp định này có thể được thống nhất trực tiếp giữa các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết. Các sửa đổi đó sẽ được áp dụng tạm thời kể từ ngày chúng được thống nhất và có hiệu lực khi được xác nhận thông qua trao đổi công hàm ngoại giao.

3. Trong trường hợp ký kết bất kỳ công ước quốc tế nói chung nào mà liên quan đến vận chuyển hàng không mà cả hai Bên ký kết bị ràng buộc, thì Hiệp định này sẽ được sửa đổi để tuân thủ với các qui định của công ước đó.

Điều 21 Chấm dứt

1. Vào bất kỳ thời điểm nào, mỗi Bên ký kết có thể thông báo cho Bên ký kết kia thông qua các kênh ngoại giao về quyết định của mình chấm dứt Hiệp định này. Thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

2. Hiệp định sẽ chấm dứt mười hai (12) tháng sau ngày nhận được thông báo, trừ khi thông báo chấm dứt được rút lại bằng thỏa thuận chung của các Bên ký kết trước khi hết thời hạn này.

3. Nếu Bên ký kết kia không xác nhận việc nhận được thông báo, thì thông báo sẽ được xem là đã nhận được mười bốn (14) ngày sau ngày Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo đó.

Điều 22 Đăng ký

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

Điều 23 Hiệu lực

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày của văn bản thông báo cuối cùng được nhận thông qua kênh ngoại giao xác nhận rằng các Bên ký kết đã hoàn thành mọi thủ tục nội bộ yêu cầu để Hiệp định có hiệu lực.

Sau khi Hiệp định có hiệu lực, Hiệp định này sẽ thay thế cho Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Hội đồng Liên bang Thụy Sỹ về vận chuyển hàng không thường lệ được ký vào ngày 06 tháng 12 năm 1979.

Để làm chứng, những người ký tên dưới đây được Chính phủ của mình ủy quyền hợp pháp đã ký Hiệp định này.

LÀM thành hai bản tại Hà Nội, ngày 03.. tháng 4 năm 2018 bằng tiếng Anh, tiếng Pháp và tiếng Việt, các văn bản có giá trị như nhau. Trong trường hợp có sự khác nhau về việc thực hiện, giải thích hay áp dụng, văn bản tiếng Anh sẽ được sử dụng.

Thay mặt Chính phủ
Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa
Việt Nam

Nguyễn Văn Thể
Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thay mặt Hội đồng
Liên bang Thụy Sỹ

Doris Leuthard
Ủy viên Hội đồng
Bộ trưởng Bộ Môi trường,
Giao thông vận tải, Năng lượng và
Truyền thông

PHỤ LỤC
BẢNG ĐƯỜNG BAY

Bảng đường bay I

Các đường bay do các hãng hàng không chỉ định của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khai thác:

Các điểm xuất phát	Các điểm giữa	Các điểm tại Thụy Sỹ	Các điểm quá Thụy Sỹ
Các điểm tại Việt Nam	Bất kỳ điểm nào	Bất kỳ điểm nào	Bất kỳ điểm nào

Bảng đường bay II

Các đường bay do các hãng hàng không chỉ định của Thụy Sỹ khai thác:

Các điểm xuất phát	Các điểm giữa	Các điểm tại Việt Nam	Các điểm quá Việt Nam
Các điểm tại Thụy Sỹ	Bất kỳ điểm nào	Bất kỳ điểm nào	Bất kỳ điểm nào

Ghi chú:

1. Các điểm giữa hoặc điểm quá trên bất kỳ đường bay qui định nào, tùy theo lựa chọn của các hãng hàng không chỉ định, có thể bị bỏ qua trên bất kỳ hoặc mọi chuyến bay.

2. Mỗi hàng hàng không chỉ định có thể chấm dứt bất kỳ các chuyến bay thỏa thuận nào của mình trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

3. Quyền của các hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết để vận chuyển hành khách, hàng hóa và bưu kiện với quyền vận chuyển 5 giữa các điểm trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và các điểm trong lãnh thổ của các nước thứ Ba sẽ được thảo luận và thống nhất giữa các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết.

4. Các hãng hàng không chỉ định của các Bên ký kết có quyền khai thác tới các điểm trong lãnh thổ của Bên ký kết kia một cách riêng rẽ hoặc kết hợp trên cùng chuyến bay (kết hợp điểm đến), miễn là không quyền vận chuyển nào được thực hiện, trừ quyền vận chuyển tạm dừng trên các đường bay quốc tế.

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE SWISS FEDERAL COUNCIL

RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM AND THE SWISS FEDERAL COUNCIL RELATING TO SCHEDULED AIR SERVICES

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Swiss Federal Council (hereinafter, "the Contracting Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

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

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

1. For the purpose of the present Agreement and its Annex, unless otherwise agreed:

   a. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;

   b. The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Authority of Viet Nam, Ministry of Transport and, in the case of Switzerland, the Federal Office of Civil Aviation, or in both cases any person or body, authorised to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

   c. The term "designated airlines" means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 5 of the present Agreement, for the operation of the agreed air services;

   d. The term "agreed services" means air services on the specified routes for the carriage of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

   e. 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;

   f. The term "territory" in relation to the Socialist Republic of Viet Nam, means the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial seas adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of the Socialist Republic of Viet Nam and in relation to Switzerland it shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

   g. The term "tariff" means the prices for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

Article 2 Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of the present Agreement the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating international air services:

   a. the right to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;

   b. the right to make stops in the said territory for non-traffic purposes;

   c. the right to embark and disembark in the said territory at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party;

   d. the right to embark and disembark in the territory of third countries at the points specified in the Annex of the present Agreement passengers, baggage, cargo and mail destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex of the present Agreement.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to embark, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are 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 rearrangements of such

routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations.

Article 3 Exercise of Rights

1. The designated airlines shall enjoy fair and equal opportunities to compete in providing the agreed services covered by the present Agreement.

2. Neither Contracting Party shall restrict the right of each of the designated airlines to carry international traffic between the respective territories of the Contracting Parties or between the territory of one Contracting Party and the territories of third countries.

3. Each Contracting Party shall allow the designated airlines to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, number of destinations or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 4 Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft utilised by the designated airlines of the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the designated airlines of the other Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 5 Designation and Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. The aeronautical authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airlines of the other Contracting Party the necessary operating authorisation.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airlines designated by the other Contracting Party to prove that they are qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party.

5. Having received the operating authorisation, provided for under paragraph 2 of this Article, the designated airlines may at any time operate the agreed services.

Article 6 Revocation and Suspension of Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend or limit the operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the designated airlines of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the

exercise of such rights, if:

a. it has no proof that the said airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold a current Air Operator's Certificate (AOC) issued by the said Contracting Party, or

b. the said airlines fail to comply with or have seriously infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c. the said airlines fail to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. The rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate action is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

Article 7 Aviation Security

1. In accordance 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 the present 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 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

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 aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity

with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article 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 civil aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, 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.

6. When a contracting party has reasonable grounds to believe that the other contracting party has departed from the aviation security provisions of this article, the aeronautical authorities of that contracting party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other contracting party. failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of the airlines of that contracting party. when required by an emergency, a contracting party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

Article 8 Aviation Safety

1. Each Contracting Party shall recognise as valid, for the purpose of operating the agreed services provided for in the present Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Contracting Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Contracting Party or by a third country.

3. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

4. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 6 of this Agreement.

5. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the designated airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

6. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a. serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

b. serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

7. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 5 above is denied by the representative of that designated airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 6 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

8. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of the designated airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

9. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 4 or 8 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 9 Exemption of Duties and Taxes

1. On arriving in the territory of the other Contracting Party, aircraft operated on international services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempt from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of charges based on the cost of the service provided:

   a. aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;

   b. spare parts (including engines) and normal board equipment introduced into the territory of one Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of an aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party used in international air services;

   c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party engaged in international air services, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

   d. the necessary documents used by the designated airlines of one Contracting Party including transportation documents, airway bills and advertising material, as well as motor vehicles, material and equipment which may be used by the designated airlines for commercial and operational purposes within the airport area provided such material and equipment serve the transportation of passengers and freight.

3. The normal board equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airlines 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 territory. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airlines similarly enjoy such

exemptions from such other Contracting Party.

Article 10 Direct Transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, unless security measures against violence, border integrity, air piracy and smuggling of narcotic drugs and immigration control measures require differently, be subject to no more than a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 11 User Charges

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airlines of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on sound economic principles.

2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by its national aircraft operating on scheduled international services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the designated airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the designated airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities or bodies to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

Article 12 Commercial Activities and Intermodal Services

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be permitted to maintain adequate representations in the territory of the other Contracting Party. These representations may include commercial, operational and technical staff which may consist of transferred or locally engaged personnel.

2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airlines designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.

3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airlines' discretion, through its agents. The designated airlines shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

4. The designated airlines of either Contracting Party may enter into marketing arrangements such as blocked space, code sharing or other commercial arrangements, with airlines of either Contracting Party, or airlines of a third country, provided that all airlines in such arrangements hold the appropriate authorisation and meet the requirements normally applied to such arrangements.

5. Each designated airline may use intermodal transportation if approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

6. Notwithstanding any other provision of the present Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo transportation.

Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, according with the internal legislation of each country.

Article 13 Leasing

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under the present Agreement which does not comply with Articles 7 (Aviation Security) and 8 (Aviation Safety).

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

Article 14 Conversion and Transfer of Revenues

The designated airlines shall have the right to convert and remit to their country, at the official rate of exchange, receipts in excess of sums locally disbursed in due proportion to the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, this special agreement shall apply.

Article 15 Tariffs

1. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of tariffs for international air services operated pursuant to the present Agreement.

2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Party shall be limited to:

   a. the prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;

   b. the protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and

   c. the protection of airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Contracting Party for international air services between the territories of the Contracting Parties. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the tariff shall go into effect or continue in effect.

Article 16 Time-table Submission

1. The designated airlines of each Contracting Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.

2. For supplementary flights which the designated airlines of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved time-table it has to request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least five (05) working-days before operating such flights.

Article 17 Provision of Statistics

The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall supply each other, on request, with periodic statistics or other similar information relating to the traffic carried on the agreed services.

Article 18 Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of the present Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities, shall begin at the earliest possible date but not later than sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives the written request,

unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Each Contracting Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational and economic decisions.

Article 19 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under the present Agreement, which cannot be settled by direct negotiations or through diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.

2. In such a case, each Contracting Party shall nominate an arbitrator and the two arbitrators shall appoint a president, who is national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own, or, if within thirty (30) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not agreed on the appointment of the president, each Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to proceed with the necessary nominations.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the distribution of the cost of the procedure.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision delivered in application of this Article.

Article 20 Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, such modification shall enter into force when the Contracting Parties will have notified to each other the fulfilment of their legal procedures.

2. Modifications to the Annex of the present Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied provisionally from the date they have been agreed upon and enter into force when confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound,

the present Agreement shall be modified so as to conform with the provisions of such convention.

Article 21 Termination

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation.
2. The Agreement shall terminate at the end of a time-table period during which twelve (12) months after the date of receipt of the notice will have elapsed, unless the notice is withdrawn by mutual agreement of the Contracting Parties before the end of this period.
3. In default of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which the International Civil Aviation Organisation will have received communication thereof.

Article 22 Registration

The present Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 23 Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the last written notification through diplomatic channels confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

Upon entry into force, the present Agreement shall supersede the Agreement between the Socialist Republic of Viet Nam and the Swiss Confederation relating to regular air transport, signed on 6 December 1979.

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at Ha Noi on ..3rd... day of April 2018 in the English, French and Vietnamese languages, all three texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam:	For the Swiss Federal Council:
Nguyễn Văn Thể	**Doris Leuthard**
Minister of Transport	Federal Councillor Head of the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications

ANNEX

ROUTE SCHEDULES

Route Schedule I

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of the Socialist Republic of Viet Nam:

Points of departure	Intermediate Points	Points in Switzerland	Points beyond Switzerland
Points in Viet Nam	Any points	Any points	Any points

Route Schedule II

Routes on which air services may be operated by the designated airlines of Switzerland:

Points of departure	Intermediate Points	Points in Viet Nam	Points beyond Viet Nam
Points in Switzerland	Any points	Any points	Any points

Notes:

1. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.
2. Each designated airline may terminate any of its agreed services in the territory of the other Contracting Party.
3. The right of the designated airlines of either Contracting Party to transport passengers, cargo and mail with 5th freedom traffic rights between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries, shall be discussed and agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.
4. The designated airlines of the Contracting Parties have the right to operate to points in the territory of the other Contracting Party separately, or in combination on the same flight (co-terminalisation), provided that no traffic rights are exercised except for own stop-over traffic on international routes.

A C C O R D

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DE
LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM

ET

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE

RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM ET LE CONSEIL FEDERAL SUISSE RELATIF AUX SERVICES AERIENS REGULIERS

Le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam et le Conseil fédéral suisse (ci-après dénommés les «Parties contractantes»);

Désireux de promouvoir un dispositif aéronautique international fondé sur la concurrence entre les entreprises de transport aérien avec un minimum d'interventions et de réglementations gouvernementales;

Désireux de faciliter le développement des possibilités de services aériens internationaux,

Reconnaissant que des services aériens internationaux efficaces et compétitifs favorisent le commerce, la satisfaction des besoins des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux compagnies aériennes de proposer aux voyageurs et aux expéditeurs des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

Désireux d'assurer le plus haut degré de sécurité et de sûreté des services aériens internationaux et réaffirmant leur grave préoccupation face aux actes ou aux menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, sont préjudiciables à l'exécution des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

sont convenus de ce qui suit:

Article 1 Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe, sauf lorsque le texte en dispose autrement:

   a. l'expression « Convention » signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées en vertu de son art. 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des art. 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties;

   b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, dans le cas de la République socialiste du Viet Nam, l'Autorité de l'Aviation Civile du Ministère des transports, dans le cas de la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

   c. l'expression «entreprises désignées» signifie une ou plusieurs entreprises de transport aérien qu'une Partie contractante a désignées et autorisées conformément à l'art. 5 du présent Accord, pour exploiter les services convenus;

   d. l'expression «services convenus» signifie des services aériens sur les routes spécifiées pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, séparément ou en combinaison;

   e. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne l'art. 96 de la Convention.

   f. l'expression «territoire» signifie, à l'égard de la République socialiste du Viet Nam, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui y sont adjacentes, de même que l'espace aérien au-dessus d'eux auquel s'étend la souveraineté de la République socialiste du Viet Nam et, à l'égard de la Suisse, a le sens que lui donne l'art. 2 de la Convention

   g. l'expression «tarif» signifie le prix à acquitter pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que ses conditions d'application, notamment les commissions et autres rémunérations additionnelles au titre des services d'agence ou de vente de transport, mais n'englobe pas la rémunération du transport de

courrier ni les conditions y afférentes.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord. Sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'Annexe.

Article 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans les tableaux de l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante jouissent, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

   a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie contractante;

   b. du droit de faire des escales sur ledit territoire à des fins non commerciales;

   c. du droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante.

   d. du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et du courrier à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie contractante, spécifiés à l'Annexe du présent Accord.

3. Aucune disposition du présent Accord ne sera censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre compensation sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, les entreprises désignées d'une Partie contractante ne sont pas à même d'exploiter un service sur

ses routes normales, l'autre Partie contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant ces routes de façon appropriée, notamment en octroyant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

Article 3 Exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficient de possibilités égales et équitables d'assurer en concurrence les services convenus régis par le présent Accord.

2. Ni l'une, ni l'autre des Parties contractantes ne restreindra le droit de chaque entreprise désignée d'assurer des vols internationaux entre les territoires respectifs des Parties contractantes ou entre le territoire d'une Partie contractante et les territoires de pays tiers.

3. Chaque Partie contractante permet aux entreprises désignées de déterminer la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'elle offre en fonction de considérations commerciales du marché. Conformément à ce droit, aucune des Parties contractantes n'imposera unilatéralement des limites au volume de trafic, à la fréquence, au nombre de destinations ou à la régularité des vols, ou encore aux types d'aéronefs exploités par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, sauf dans la mesure où les besoins de la douane ou bien des considérations d'ordre technique, opérationnel ou relatives à l'environnement l'exigeraient, et ce dans des conditions uniformes compatibles avec l'art. 15 de la Convention.

Article 4 Application des lois et de la réglementation

1. Les lois et la réglementation d'une Partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première Partie contractante, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Lorsqu'ils entrent ou se trouvent sur le territoire d'une Partie contractante ou qu'ils le quittent, les passagers, équipages ou marchandises des

entreprises désignées de l'autre Partie contractante se conforment, ou l'on se conforme en leur nom, aux lois et à la réglementation applicables sur ce territoire relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de son territoire des passagers, équipages ou marchandises par aéronef (y compris la réglementation sur l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine, ou, dans le cas du courrier, la réglementation postale).

3. Aucune Partie contractante n'a le droit d'accorder de préférence à ses propres entreprises par rapport aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'application des lois et de la réglementation mentionnée au présent article.

Article 5 Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant d'entreprises de transport aérien qu'elle le souhaite pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des al. 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accordent sans délai aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger que les entreprises désignées par l'autre Partie contractante prouvent qu'elles sont à même de remplir les conditions prescrites par les lois et la réglementation normalement appliquées à l'exploitation de services aériens internationaux par lesdites autorités conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie contractante ne possède pas la preuve que les entreprises ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent une licence de transporteur aérien (AOC) valide délivrée par les autorités aéronautiques de cette dernière Partie contractante.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue à l'al. 2 du présent article, les entreprises désignées peuvent à tout moment exploiter tout service convenu.

Article 6 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer, de suspendre ou de limiter l'autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'art. 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante, aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

   a. elle n'a pas la preuve que lesdites entreprises ont leur principal établissement sur le territoire de la Partie désignatrice et qu'elles détiennent des licences de transporteur aérien (AOC) valide délivrées par cette dernière Partie contractante, ou si

   b. lesdites entreprises n'ont pas observé ou ont gravement enfreint les lois et la réglementation de la Partie contractante ayant accordé ces droits, ou si

   c. lesdites entreprises n'exploitent pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Les droits établis par le présent article ne seront exercés qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante, à moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et à la réglementation.

Article 7 Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes

illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, de son Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, ainsi que de tous autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux Parties contractantes adhèrent.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'al. 3 du présent article et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée et le séjour sur son territoire, et pour la sortie de son territoire. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et

services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les quinze (15) jours suivant la date de cette demande constituera un motif pour refuser, révoquer, limiter les autorisations et permis techniques des entreprises de transport aérien de cette Partie contractante ou pour imposer des conditions à ces autorisations et permis. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre toute mesure provisoire avant l'échéance de quinze (15) jours.

Article 8 Sécurité

1. Chaque Partie contractante reconnaît, aux fins de l'exploitation des services aériens convenus visés dans le présent Accord, la validité des certificats de navigabilité, des certificats d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre Partie contractante et qui sont encore en vigueur, à condition que les conditions d'obtention de ces certificats et licences correspondent au moins aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la Convention.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie contractante ou par tout autre État.

3. Chaque Partie contractante peut en tout temps demander des consultations au sujet des normes de sécurité adoptées par l'autre Partie contractante dans tout domaine qui se rapporte aux équipages de conduite, aux aéronefs ou à l'exploitation de ces derniers. Ces consultations auront lieu dans les trente (30) jours suivant la demande.

4. Si, à la suite de telles consultations, une des Parties contractantes découvre que l'autre Partie contractante n'adopte ni n'assure effectivement le suivi de normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au

moins égales aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention, la première Partie contractante avisera l'autre Partie contractante de ces conclusions et des démarches qui sont estimées nécessaires afin de se conformer à ces normes minimales, et cette autre Partie contractante prendra les mesures correctives qui s'imposent. Le manquement par cette autre Partie contractante à prendre les mesures appropriées dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, constituera un fondement pour l'application de l'art. 6 du présent Accord.

5. Nonobstant les obligations mentionnées à l'art. 33 de la Convention, il est convenu que tout aéronef exploité par ou, en vertu d'un arrangement de location ou d'affrètement, pour le compte des entreprises désignées d'une des Parties contractantes, en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection (appelée dans cet article «inspection sur l'aire de trafic»), par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef, afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

6. Si une inspection, ou une série d'inspections sur l'aire de trafic, donne lieu à:

   a. des motifs sérieux de penser qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte pas les normes minimales en vigueur conformément à la Convention, ou

   b. des motifs sérieux de craindre des déficiences dans l'adoption et la mise en œuvre effectives de normes de sécurité conformes aux exigences de la Convention,

   la Partie contractante effectuant l'inspection sera, pour l'application de l'art. 33 de la Convention, libre de conclure que les prescriptions suivant lesquelles le certificat ou les licences relatifs à cet aéronef ou à son équipage ont été délivrés ou validés, ou suivant lesquelles l'aéronef est utilisé, ne sont pas égales ou supérieures aux normes minimales en vigueur conformément à la Convention.

7. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par les entreprise désignées d'une Partie contractante pour effectuer une inspection sur l'aire de trafic

en application de l'al. 5 ci-dessus est refusé par le représentant de ces entreprises désignées, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que les motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans l'al. 6 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans le même alinéa.

8. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation des entreprises désignées de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion, à la suite d'une inspection sur l'aire de trafic, d'une série d'inspections sur l'aire de trafic, d'un refus d'accès pour inspection sur l'aire de trafic, d'une consultation ou autrement, qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou de plusieurs entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

9. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les al. 4 ou 8 ci-dessus sera rapportée dès que les faits motivant cette mesure auront cessé d'exister.

Article 9 Exonération des droits et taxes

1. A l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, les aéronefs exploités dans les services internationaux par les entreprises désignées d'une Partie contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont exonérés de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

   a. les provisions de bord embarquées sur le territoire d'une Partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par les entreprises désignées de l'autre Partie contractante;

   b. les pièces détachées (y compris les moteurs) et l'équipement de bord ordinaire introduits sur le territoire d'une Partie contractante aux fins

d'entretien, de maintenance ou de réparation d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux;

c. le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une Partie contractante pour être utilisés à bord d'un aéronef des entreprises désignées de l'autre Partie contractante assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées au cours d'une portion du trajet au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées;

d. les documents qui sont nécessaires aux entreprises désignées par une Partie contractante, y compris les billets de passage, les lettres de transport aérien et le matériel de publicité, ainsi que tout véhicule, matériel et équipement qui sera utilisé par les entreprises désignées pour des besoins commerciaux et opérationnels à l'intérieur de l'aéroport, à la condition que ce matériel et équipement servent au transport des passagers et du fret.

3. L'équipement de bord ordinaire ainsi que les matériaux et fournitures conservés à bord des aéronefs d'une entreprise désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la supervision desdites autorités jusqu'au moment où ils seront réexportés ou jusqu'à ce qu'il en soit autrement disposé en conformité avec la réglementation douanière.

4. Les exemptions prévues au présent article sont également applicables lorsque les entreprises désignées d'une Partie contractante ont conclu des arrangements avec d'autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux al. 1 et 2 du présent article, à condition que ces autres entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de l'autre Partie contractante.

Article 10 Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il s'agit de mesures de sûreté en relation avec des actes de violences, avec la défense de l'intégrité des frontières, avec des actes de piraterie aérienne et de contrebande de drogue narcotique et s'il s'agit de mesures de contrôle de l'immigration. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 11 Redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante s'efforce de veiller à ce que les redevances d'usage qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante soient équitables et raisonnables. Ces redevances sont fondées sur des principes de saine économie.

2. Les redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations de la navigation aérienne et des services offerts par une Partie contractante aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante ne sont pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre les autorités ou organes compétents en matière d'imputation dans son territoire et les entreprises désignées utilisant les installations et services, et encourage les autorités ou organes compétents et les entreprises désignées à échanger les renseignements qui peuvent être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances en accord avec les principes énoncés aux al. 1 et 2 du présent article. Chaque Partie contractante encourage les autorités ou organes compétents en matière d'imputation à donner aux usagers un préavis raisonnable de toute proposition de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que des changements soient apportés.

Article 12 Activités commerciales et services intermodaux

1. Les entreprises désignées d'une Partie contractante ont le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie contractante. Ces représentations peuvent inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie contractante accordent l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

3. En particulier, chaque Partie contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion des entreprises, par l'intermédiaire de leurs agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Les entreprises désignées ont le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne est libre de les acheter, en monnaie nationale ou en devises étrangères convertibles.

4. Les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante ont le droit de conclure des arrangements de coopération commerciale, notamment en matière de réservation de capacité et de partage de codes, ou d'autres arrangements commerciaux, avec des entreprises de transport aérien de l'une ou de l'autre Partie contractante ou avec des entreprises de pays tiers, sous réserve que toutes les entreprises participant à ces arrangements détiennent les autorisations appropriées et répondent aux conditions normalement appliquées à ces arrangements.

5. Chaque entreprise désignée peut utiliser le transport intermodal s'il est approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes

6. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de transports de fret des deux Parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à employer en correspondance avec le transport aérien international tout moyen de transport de surface pour l'acheminement de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties contractantes ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports ayant des installations douanières, et y compris, le cas échéant, le droit de transporter des marchandises sous douane dans le cadre des lois et réglementations applicables. Ces

marchandises, qu'elles soient acheminées par voie de surface ou par voie aérienne, auront accès aux procédures et installations douanières aéroportuaires. Les entreprises de transport aérien pourront choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou de les assurer par le biais d'arrangements avec d'autres transporteurs de surface, y compris les transports de surface exploités par d'autres entreprises de transport aérien et par des fournisseurs indirects de transport de fret.

Ces services de fret intermodaux pourront être offerts à un prix unique direct pour le transport aérien et le transport de surface combinés, conformément à la législation interne de chaque pays

Article 13 Location

1. Une Partie contractante peut empêcher l'utilisation d'aéronefs loués pour assurer des services en vertu du présent Accord qui ne respectent pas les art. 7 (Sûreté de l'aviation) et 8 (Sécurité).

2. Sous réserve de l'al. 1, les entreprises désignées de chaque Partie contractante peuvent utiliser des aéronefs (ou des aéronefs avec équipage) loués auprès de n'importe quelle société, y compris d'autres entreprises de transport aérien, à condition qu'il n'en résulte pas qu'une entreprise de transport aérien qui donne les aéronefs en location exerce des droits de trafic qu'elle n'a pas.

Article 14 Conversion et transfert des recettes

Les entreprises désignées ont le droit de convertir et de transférer dans leur pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier. Si le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

Article 15 Tarifs

1. Chaque Partie contractante peut exiger que les tarifs pour les services aériens internationaux qui sont exploités en conformité avec le présent Accord soient notifiés ou soumis à ses autorités aéronautiques.

2. Sans limiter l'application des lois concernant la compétition générale et la

protection des consommateurs, l'intervention des Parties contractantes se limite:

a. à faire obstacle à des tarifs ou à des pratiques exagérément discriminatoires;

b. à protéger les consommateurs contre des tarifs exagérément élevés ou restrictifs obtenus grâce à l'abus d'une position dominante ou à des pratiques concertées entre des entreprises de transport aérien; et

c. à protéger les entreprises de tarifs maintenus artificiellement bas en raison de subventions ou d'appui gouvernementaux directs ou indirects.

3. Ni l'une ni l'autre des Parties contractantes ne prend des dispositions unilatérales pour empêcher l'introduction ou le maintien d'un tarif proposé ou appliqué par les entreprises désignées de l'une ou de l'autre Partie contractante pour les services aériens internationaux entre les territoires des Parties contractantes. Si l'une des Parties contractantes estime qu'un tarif n'est pas conforme aux considérations énoncées au présent article, elle peut demander l'ouverture de consultations et notifier à l'autre Partie contractante les raisons de son désaccord dans les quatorze (14) jours suivant la soumission. Ces consultations ont lieu au plus tard quatorze (14) jours après réception de la requête. En l'absence d'accord mutuel, le tarif est appliqué ou il reste en vigueur.

Article 16 Approbation des horaires

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante soumettront pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante l'horaire qu'elles envisagent au moins trente (30) jours avant que les services convenus ne soient assurés. Elles feront de même pour toute modification de cet horaire.

2. Dans le cas de vols supplémentaires que les entreprises désignées d'une Partie contractante souhaitent assurer sur les services convenus en dehors de l'horaire approuvé, ces entreprises demanderont la permission préalable des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Cette demande sera normalement soumise au moins cinq (5) jours ouvrables avant l'exécution des vols.

Article 17 Statistiques

Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiquent mutuellement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements similaires relatifs au trafic acheminé sur les services convenus.

Article 18 Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent toutefois commencer au plus tard dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement. Chaque Partie contractante doit préparer et présenter au cours de ces consultations des arguments pertinents à l'appui de sa position afin de faciliter des prises de décision fondées, rationnelles et économiques.

Article 19 Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, est soumis, à la requête de l'une des Parties contractantes, à un tribunal d'arbitrage.

2. Dans un tel cas, chaque Partie contractante désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un président qui sera ressortissant d'un État tiers. Si, dans un délai de soixante (60) jours après que l'une des Parties contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours des trente (30) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas d'accord sur le choix du président, chaque Partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure et décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

4. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en vertu

du présent article.

Article 20 Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités légales.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Elles sont appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entrent en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties contractantes deviendrait liée, le présent Accord sera amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

Article 21 Dénonciation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prend fin au terme d'une période d'horaire, étant entendu qu'un délai de douze (12) mois doit s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord des Parties contractantes avant la fin de cette période.

3. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

Article 22 Enregistrement

Le présent Accord et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 23 Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date de la dernière notification écrite par la voie diplomatique confirmant l'accomplissement par les Parties contractantes de leurs procédures internes respectives requises pour l'entrée en vigueur du présent Accord

A son entrée en vigueur, le présent Accord annule et remplace l'Accord entre la République socialiste du Viet Nam et la Confédération suisse relatif aux transports aériens conclu le 6 septembre 1979.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Hanoï en double exemplaire le 3 avril 2018 en langues anglaise, française et vietnamienne, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence de réalisation, d'interprétation ou d'application, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam:

Nguyễn Văn Thể

Ministre des transports

Pour le Conseil fédéral suisse:

Doris Leuthard

Conseillère fédérale

Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

ANNEXE

TABLEAUX DE ROUTES

Tableau de routes I

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la République socialiste du Viet Nam peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà de la Suisse
Points au Viet Nam	Des points quelconques	Des points quelconques	Des points quelconques

Tableau de routes II

Routes sur lesquelles les entreprises désignées par la Suisse peuvent exploiter des services aériens:

Points de départ	Points intermédiaires	Points au Viet Nam	Points au-delà du Viet Nam
Points en Suisse	Des points quelconques	Des points quelconques	Des points quelconques

NOTES:

1. Les points intermédiaires et les points au-delà sur n'importe laquelle des routes spécifiées, peuvent, à la discrétion des entreprises désignées, être omis lors d'un ou de tous les vols.
2. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie contractante.
3. Le droit de l'entreprise désignée de l'une ou de l'autre Partie contractante de transporter des passagers, des marchandises et du courrier en vertu de droits de trafic de 5e liberté entre les points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire de pays tiers doit faire l'objet de discussions et d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.
4. Les entreprises désignées des Parties contractantes auront le droit de desservir des points dans le territoire de l'autre Partie contractante séparément ou en combinaison sur le même vol (co-terminalisation), à condition qu'aucun droit de trafic ne soit exercé, sauf pour leur propre trafic avec arrêt intermédiaire (own stop-over).