HIỆP ĐỊNH
GIỮA CHÍNH PHỦ NƯỚC CHXHCN VIỆT NAM VÀ CHÍNH PHỦ CANADA
VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

ĐIỀU	TIÊU ĐỀ
I	Định nghĩa
II	Áp dụng Công ước Chicago
III	Trao quyền
IV	Chỉ định và cấp phép
V	Thu hồi và hạn chế giấy phép
VI	Áp dụng luật
VII	Công nhận chứng chỉ và bằng
VIII	An ninh hàng không
IX	Sử dụng trang thiết bị sân bay và hàng không
X	Tải cung ứng
XI	Thống kê
XII	Thuế hải quan và các lệ phí khác
XIII	Giá cước
XIV	Bán và chuyển tiền
XV	Đại diện hãng hàng không
XVI	Dịch vụ kỹ thuật mặt đất
XVII	Áp dụng đối với chuyến bay không thường lệ
XVIII	Trao đổi ý kiến
XIX	Sửa đổi Hiệp định
XX	Giải quyết tranh chấp
XXI	Chuyến bay không hút thuốc
XXII	Chấm dứt
XXIII	Đăng ký với ICAO
XXIV	Các công ước đa phương
XXV	Tiêu đề
XXVI	Có hiệu lực

HIỆP ĐỊNH
GIỮA CHÍNH PHỦ NƯỚC CHXHCN VIỆT NAM VÀ CHÍNH PHỦ CANADA
VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Canada, sau đây được gọi là các Bên ký kết,

Là các bên của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười hai năm 1944,

Mong muốn ký kết một Hiệp định vận tải hàng không, bổ sung cho Công ước nói trên,

Đã thoả thuận như sau:

ĐIỀU I

ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho Hiệp định này, trừ khi quy định khác:

(a) "Công ước" chỉ Công ước về Hàng không Dân dụng Quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười hai năm 1944, và bao gồm bất cứ Phụ lục được thông qua theo Điều 90 của Công ước và bất cứ sửa đổi nào của Phụ lục hoặc của Công ước theo Điều 90 và 94 của Công ước trong chừng mực các Phụ lục và sửa đổi đó được cả hai Bên ký kết phê chuẩn;

(b) "Nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam - Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam và, trong trường hợp Canada, chỉ Bộ trưởng Giao thông Vận tải và Cơ quan Vận tải Canada hoặc, trong cả hai trường hợp, chỉ bất cứ người hoặc cơ quan nào được uỷ quyền thực hiện các chức năng mà các nhà chức trách nói trên đang thực hiện;

(c) "Hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo đúng Điều IV của Hiệp định này;

(d) "Lãnh thổ" đối với một Quốc gia chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thuỷ và lãnh hải tiếp giáp và vùng trời nằm trên vùng đất, nội thuỷ và lãnh hải đó thuộc chủ quyền của Quốc gia đó;

(e) "Chuyến bay", "Chuyến bay quốc tế", "Hãng hàng không" và "Dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa tương ứng được qui định ở Điều 96 của Công ước;

(f) "Chuyến bay thỏa thuận" chỉ các chuyến bay trên các đường bay quy định tại Hiệp định này đối với việc vận chuyển hành khách và hàng hóa, bao gồm cả bưu kiện, riêng biệt hoặc kết hợp;

(g) "Hiệp định" chỉ Hiệp định này, bất cứ Phụ lục kèm theo Hiệp định và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định hoặc của Phụ lục;

(h) "Lệ phí sử dụng" chỉ một lệ phí do nhà chức trách có thẩm quyền thu hoặc cho phép thu đối với các hãng hàng không cho việc cung ứng tài sản hoặc các trang thiết bị của sân bay, các trang thiết bị dẫn đường và dịch vụ và trang thiết bị an ninh hàng không, bao gồm cả các dịch vụ và các phương tiện liên quan cho tầu bay, tổ bay, hành khách và hàng hoá của các tầu bay này;

ĐIỀU II

ÁP DỤNG CÔNG ƯỚC CHICAGO

Các điều khoản của Hiệp định này sẽ tuỳ thuộc vào các điều khoản của Công ước Chicago trong chừng mực các điều khoản đó được áp dụng với các chuyến bay quốc tế.

ĐIỀU III

TRAO QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho Bên ký kết kia các quyền sau đây để hãng hàng không hoặc các hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định tiến hành các chuyến bay quốc tế:

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

b) hạ cánh tại lãnh thổ của mình với mục đích phi thương mại; và

c) trừ khi được xác định khác trong Hiệp định này, hạ cánh tại lãnh thổ của mình với mục đích lấy lên và đưa xuống, trên các đường bay quy định trong Hiệp định này, vận chuyển quốc tế dưới dạng hành khách và hàng hóa, bao gồm cả bưu kiện, riêng biệt hoặc kết hợp.

2. Các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết, ngoài các hãng hàng không được chỉ định theo Điều IV của Hiệp định này, sẽ được hưởng các quyền quy định tại điểm 1(a) và (b) của Điều này tùy thuộc vào luật và các quy định quốc gia.

3. Không ý nào trong điểm (1) của Điều này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên máy bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách và hàng hoá, bao gồm cả bưu kiện, chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.

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, hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết không có khả năng khai thác 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 khai thác tiếp tục chuyến bay như vậy thông qua việc thoả thuận lại tạm thời về các đường bay.

ĐIỀU IV

CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định, bằng công hàm, một hoặc các hãng hàng không khai thác các chuyến bay thoả thuận của Bên ký kết đó và có quyền thu hồi sự chỉ định đó đối với bất kỳ hãng hàng không nào hoặc đổi hãng hàng không khác thay cho hãng hàng không đã được chỉ định trước đây.

2. Khi nhận được thông báo chỉ định hoặc thay thế phù hợp với điểm 1 của Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, tuỳ thuộc vào các quy định của điểm 3 và 4 của Điều này và phù hợp với luật và quy định của Bên ký kết đó, sẽ không chậm trễ cấp cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định đó giấy phép khai thác thích hợp để khai thác các chuyến bay thỏa thuận mà hãng hàng không đã được chỉ định thực hiện.

3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có

đầy đủ khả năng để thực hiện các điều kiện qui định theo pháp luật và các quy định được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các điều khoản của Công ước Chicago.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nói ở điểm 2 của Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc một hãng hàng không được chỉ định thực hiện các quyền qui định ở Điều 3 của Hiệp định này, trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết nói trên không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó thuộc về Bên ký kết đã chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó.

5. Khi nhận được giấy phép như vậy thì hãng hàng không được chỉ định đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thoả thuận vào bất cứ lúc nào, toàn bộ hoặc một phần, với điều kiện hãng hàng không này tuân thủ các quy định hiện hành của Hiệp định này, đặc biệt là khi cần thiết, giá cước đã được thiết lập phù hợp với các quy định của Điều XIII của Hiệp định này.

ĐIỀU V

THU HỒI VÀ HẠN CHẾ GIẤY PHÉP

1. Mỗi Bên ký kết, trực tiếp hoặc thông qua Nhà chức trách hàng không, sẽ có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền được qui định trong Hiệp định này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:

   a) trong bất kỳ trường hợp nào khi Bên ký kết đó không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết đã chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó; hoặc

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

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

2. Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ ngay lập tức, hoặc áp đặt các điều kiện nói ở điểm 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa việc vi phạm thêm luật pháp và các quy định hoặc trừ khi vấn đề an toàn hoặc an ninh thấy cần phải có các hành động ngay lập tức theo Điều này, Điều VII hay Điều VIII, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày yêu cầu hoặc trong thời hạn dài hơn theo thỏa thuận giữa các Nhà chức trách hàng không.

ĐIỀU VI

ÁP DỤNG LUẬT

1. Luật, quy định và các thủ tục của một Bên ký kết liên quan đến việc tầu bay tham gia không lưu quốc tế vào, ở lại, hoặc đi khỏi lãnh thổ của Bên ký kết đó hoặc liên quan đến khai thác và dẫn đường tầu bay như vậy sẽ được các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia tuân thủ khi vào, ra và trong khi ở tại lãnh thổ nói trên.

2. Luật và quy định của một Bên ký kết về vào, ra, quá cảnh, xuất nhập cảnh, hộ chiếu, hải quan và kiểm dịch sẽ được hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia tuân thủ và được tuân thủ bởi hoặc đại diện cho tổ bay, hành khách, hàng hóa, bao gồm cả bưu kiện của hãng hàng không đó khi quá cảnh, vào, đi khỏi và khi ở tại lãnh thổ của Bên ký kết đó.

3. Trong khi áp dụng các qui định hải quan, xuất nhập cảnh, kiểm dịch và các qui định tương tự của mình, không một Bên ký kết nào dành cho hãng hàng không của mình hoặc dành cho bất cứ hãng hàng không nào khác sự ưu tiên hơn hãng hàng không của Bên ký kết kia tham gia giao lưu hàng không quốc tế tương tự.

ĐIỀU VII

CÁC TIÊU CHUẨN AN TOÀN, CHỨNG CHỈ VÀ BẰNG

1. Các chứng chỉ khả phi, chứng chỉ năng lực và bằng được Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp, hoặc làm cho có hiệu lực, và đang còn hiệu lực, sẽ được Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia công nhận có hiệu lực nhằm khai thác các chuyến bay thoả thuận, với điều kiện là các chứng chỉ

hoặc bằng như vậy đã được cấp, hoặc làm cho có hiệu lực tuân thủ hoặc phù hợp với các tiêu chuẩn được thiết lập theo Công ước. Tuy nhiên, Nhà chức trách của mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận chứng chỉ năng lực và các bằng do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình đối với các chuyến bay bay trên lãnh thổ của mình.

2. Nếu các đặc quyền hoặc các điều kiện của các chứng chỉ hoặc bằng nêu tại điểm 1 trên đây, do Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp cho bất kỳ người hoặc hãng hàng không được chỉ định nào hoặc liên quan tới tầu bay sử dụng trong việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận, cho phép có sự khác biệt đối với các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước, và sự khác biệt đó đã được đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng Quốc tế, Bên ký kết kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến giữa các Nhà chức trách hàng không phù hợp với Điều XVIII của Hiệp định này nhằm làm rõ thực tiễn này.

3. Việc trao đổi ý kiến liên quan đến các tiêu chuẩn và yêu cầu về an toàn do Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia duy trì và quản lý liên quan tới trang thiết bị hàng không, tổ bay, tầu bay và việc khai thác của các hãng hàng không được chỉ định sẽ được tiến hành trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu từ Bên ký kết kia, hoặc trong thời hạn khác có thể được các bên thỏa thuận. Nếu sau các cuộc trao đổi ý kiến như vậy, Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết thấy Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia không duy trì và quản lý một cách hữu hiệu các tiêu chuẩn và yêu cầu về an toàn trong những lĩnh vực mà ít nhất bằng các tiêu chuẩn tối thiểu có thể được thiết lập theo công ước thì Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia sẽ được thông báo về các phát hiện đó và các bước được coi là cần thiết để tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu này. Việc không tiến hành các biện pháp sửa chữa thích hợp trong vòng mười lăm (15) ngày hoặc trong một thời hạn khác có thể được các bên thoả thuận, sẽ là cơ sở cho việc từ chối, thu hồi, đình chỉ hoặc áp đặt các điều kiện đối với giấy phép của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định.

4. Phù hợp với Điều 16 của Công ước, bất kỳ tầu bay nào được khai thác bởi hoặc với danh nghĩa của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của một Bên ký kết, trong khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, có thể phải chịu sự kiểm tra của nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó bên trong và xung quanh tầu bay để kiểm tra tính hiệu lực của các tài liệu của tầu bay và tổ bay và hiện trạng của tầu bay và trang thiết bị của tầu bay (trong Điều này được gọi là "kiểm tra tại sân đỗ"), với điều kiện việc kiểm tra này không dẫn đến việc chậm trễ bất hợp lý.

5. Nếu nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết, sau khi thực hiện việc kiểm tra tại sân đỗ phát hiện rằng:

(a) một tầu bay hoặc việc khai thác tầu bay không tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước, và/hoặc

(b) thiếu việc duy trì và quản lý hữu hiệu các tiêu chuẩn về an toàn được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước,

nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó, vì mục đích của Điều 33 của Công ước, có thể tự kết luận là các yêu cầu theo đó các chứng chỉ hoặc bằng liên quan đến tầu bay đó hoặc liên quan đến tổ bay của tầu bay đó đã được cấp hoặc làm cho có hiệu lực hoặc là các yêu cầu theo đó tầu bay được khai thác không bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước. Sự kết luận đó cũng có thể được áp dụng nếu việc kiểm tra tại sân đỗ bị từ chối.

6. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền, không cần thảo luận, thu hồi, huỷ bỏ, đình chỉ hoặc áp đặt những điều kiện đối với việc cấp phép của một hoặc các hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp nhà chức trách hàng không của Bên ký kết thứ nhất kết luận rằng cần có hành động ngay lập tức vì sự an toàn khai thác của hãng hàng không.

7. Bất kỳ hành động nào của nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết theo đoạn 3 hoặc 6 nêu trên sẽ bị chấm dứt khi cơ sở của việc thực hiện các hành động đó không còn nữa.

ĐIỀU VIII

AN NINH HÀNG KHÔNG

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của các bên đối với nhau về việc bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại hành vi can thiệp bất hợp pháp sẽ là một bộ phận không thể tách rời của Hiệp định này.

2. Không làm hạn chế tới tính tổng thể của các quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết đặc biệt sẽ hành động phù hợp với các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàubay, ký tại Tokyo ngày 14/09/1963, Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt máy bay bất hợp pháp ký tại La Hay ngày 16/12/1970, Công ước về đấu tranh với những

hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng không dân dụng, ký tại Montreal ngày 23/09/1971 và Nghị định thư về đấu tranh với các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các sân bay phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, ký tại Montreal ngày 24/02/1988 và bất kỳ hiệp định đa phương nào về an ninh hàng không có sự ràng-buộc cả hai Bên ký kết.

3. Các Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhau theo yêu cầu tất cả sự giúp đỡ cần thiết để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt tàu bay dân dụng bất hợp pháp và những hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay đó, hành khách và thành viên tổ bay, sân bay và các trang thiết bị dẫn đường hàng không, và bất kỳ mối đe doạ nào đối với an ninh hàng không dân dụng.

Các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và là Phụ lục của Công ước hàng không dân dụng quốc tế trong giới hạn mà các quy định về an ninh này áp dụng đối với các Bên ký kết; họ sẽ yêu cầu rằng các nhà khai thác tàu bay theo đăng ký của mình, các nhà khai thác tàu bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú trên lãnh thổ của mình, và các nhà khai thác sân bay trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với những quy định về an ninh hàng không.Theo đó, mỗi Bên ký kết sẽ thông báo cho Bên ký kết kia bất kỳ sự khác biệt nào giữa quy chế và thực tiễn quốc gia của mình với các tiêu chuẩn an ninh hàng không của các Phụ lục đề cập trong điểm này. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu tham khảo ý kiến ngay lập tức với Bên ký kết kia vào bất cứ lúc nào để thảo luận những sự khác biệt đó.

5. Mỗi Bên ký kết đồng ý rằng các nhà khai thác tàu bay của mình có thể bị Bên ký kết kia yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại điểm 4 ở trên đối với việc vào, ra hoặc ở trên lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích đáng đang được áp dụng một cách hữu hiệu trên lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, những vật dụng xách tay, hành lý, hàng hoá và phụ tùng máy bay trước và trong khi đưa lên / đưa xuống khỏi tàu bay.

6. Mỗi Bên ký kết sẽ, khi thấy cần thiết, đáp ứng bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với mối đe doạ cụ thể.

7. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền, trong vòng sáu mươi (60) ngày sau từ khi có thông báo (hoặc khoảng thời gian ngắn hơn do các nhà chức trách hàng không thỏa thuận), cho các nhà chức trách hàng không của mình tiến hành đánh giá trên lãnh thổ của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh được các nhà khai thác tàu bay đang tiến hành, hoặc dự định sẽ tiến hành đối với các

chuyến bay đi, đến lãnh thổ của mình. Các thỏa thuận về mặt hành chính cho việc thực hiện các đánh giá này sẽ được nhà chức trách hàng không của các bên thỏa thuận và thực hiện ngay không trì hoãn để đảm bảo rằng những đánh giá này sẽ được thực hiện một cách nhanh chóng.

8. Khi có sự cố hoặc nguy cơ sự cố về bắt giữ trái phép tàu bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay đó, hành khách, thành viên tổ bay, sân bay hoặc các trang thiết bị dẫn đường hàng không xảy ra, các Bên ký kết sẽ hỗ trợ nhau bằng việc tạo thuận lợi trong việc thông tin liên lạc và tiến hành những biện pháp thích hợp khác nhau nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự cố hoặc nguy cơ sự cố đó.

Khi một Bên ký kết có cơ sở hợp lý cho rằng Bên ký kết kia không tuân thủ những quy định của điều này, thì Bên đó có thể yêu cầu các cuộc trao đổi. Các cuộc trao đổi như vậy sẽ bắt đầu trong vòng mười lăm (15) ngày từ khi nhận được yêu cầu từ một Bên ký kết. Việc không đạt được thoả thuận trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ khi bắt đầu đàm phán sẽ tạo cơ sở cho việc thu hồi, hủy bỏ, đình chỉ hoặc áp đặt các điều kiện lên giấy phép của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định. Nếu trong trường hợp khẩn cấp, hoặc để ngăn chặn việc tiếp tục không tuân thủ theo các quy định của Điều này, Bên ký kết thứ nhất có thể có tạm thời hành động vào bất cứ thời gian nào.

ĐIỀU IX

SỬ DỤNG SÂN BAY VÀ CÁC TRANG THIẾT BỊ HÀNG KHÔNG

1. Các hãng hàng không của một Bên ký kết sẽ được sử dụng các sân bay, đường bay, các dịch vụ kiểm soát không lưu và dẫn đường hàng không, an toàn hàng không và các trang thiết bị và dịch vụ có liên quan khác được cung cấp trên lãnh thổ của Bên ký kết kia với các điều kiện ngang bằng với các điều kiện ưu đãi nhất dành cho bất kỳ hãng hàng không nào tham gia các chuyến bay quốc tế tương tự tại thời điểm tiến hành làm thỏa thuận sử dụng.

2. Việc thiết lập và thu các loại phí và lệ phí trong lãnh thổ của một Bên ký kết đối với một hãng hàng không của Bên ký kết kia trong việc sử dụng các sân bay, các dịch vụ kiểm soát không lưu và dẫn đường hàng không và các trang thiết bị hàng không và dịch vụ khác sẽ hợp lý và không phân biệt đối xử. Bất kỳ loại phí và lệ phí nêu trên được tính cho một hãng hàng không của Bên ký kết kia sẽ dựa trên các điều kiện ngang bằng với các điều kiện ưu đãi nhất

dành cho bất kỳ hãng hàng không nào khác tham gia các chuyến bay quốc tế tương tự vào thời điểm tính phí hoặc lệ phí.

3. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích các cuộc trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách có thẩm quyền về thu phí và các hãng hàng không sử dụng các trang thiết bị và dịch vụ, và ở những nơi có thể được, thông qua các tổ chức đại diện của hãng hàng không. Sẽ có thông báo hợp lý cho người sử dụng về bất kỳ đề nghị thay đổi nào đối với lệ phí người sử dụng để họ có thể bày tỏ quan điểm của mình trước khi những thay đổi này được thực hiện.

ĐIỀU X

TẢI CUNG ỨNG

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và bình đẳng để khai thác các chuyến bay thoả thuận trên tuyến bay quy định.

2. Khi khai thác các chuyến bay thoả thuận, các hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia để không ảnh hưởng quá mức đến các chuyến bay do bên đó cung ứng trên toàn bộ hoặc một phần của cùng tuyến bay.

3. Các chuyến bay thoả thuận của các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ có mối quan hệ hợp lý với các nhu cầu của công chúng về việc vận chuyển trên các tuyến bay cụ thể và sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp trọng tải cung ứng, theo hệ số ghế sử dụng hợp lý, đáp ứng nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự đoán hợp lý về chuyên chở hành khách và hàng hóa bao gồm cả bưu kiện giữa lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó và nước có điểm đến cuối cùng của vận chuyển.

4. Quy định về việc chuyên chở hành khách và hàng hoá, bao gồm thư tín, được đưa lên và lấy xuống tại các điểm trên các tuyến bay cụ thể trong lãnh thổ của các Quốc gia khác với các Quốc gia chỉ định hãng hàng không sẽ được tiến hành theo nguyên tắc chung rằng tải cung ứng sẽ liên quan đến:

   (a) nhu cầu vận chuyển đi và đến từ lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không;

(b) nhu cầu vận chuyển của khu vực mà hãng hàng không đi qua sau khi tính đến các dịch vụ vận tải khác của các hãng hàng không của các Quốc gia trong khu vực đó; và

(c) nhu cầu của việc khai thác trực thông.

5. Tải được cung ứng trên các chuyến bay thoả thuận vượt quá quy định trong Hiệp định này có thể đôi lúc được các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết thỏa thuận, chịu sự phê duyệt (rõ ràng hay ngụ ý) của nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết. Nếu không có thoả thuận giữa các hãng hàng không được chỉ định, các nhà chức trách hàng không có thể trao đổi ý kiến và cố gắng đạt được thoả thuận về tải cung ứng.

6. Việc tăng tải cung ứng ấn định theo các quy định của điểm 5 trong Điều này sẽ không tạo nên sự thay đổi trong quy định về tải cung ứng. Bất cứ sự thay đổi nào trong quy định tải cung ứng có thể được thỏa thuân giữa các nhà chức trách hàng không.

ĐIỀU XI

THỐNG KÊ

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp hoặc yêu cầu các hãng hàng không được chỉ định của họ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, theo yêu cầu, các báo cáo thống kê thường kỳ hoặc báo cáo thống kê khác cần thiết cho việc xem xét vấn đề khai thác các chuyến bay thoả thuận và liên quan đến lưu lượng vận chuyển do hãng hàng không chỉ định của mình chuyên chở trên các tuyến bay quy định trong Hiệp định, cho biết các điểm xuất phát ban đầu và các điểm đến cuối cùng của vận chuyển.

2. Các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết sẽ duy trì liên hệ chặt chẽ với nhau về việc thực hiện điểm 1 của Điều này bao gồm cả các thủ tục cung cấp thông tin thống kê.

ĐIỀU XII

THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC PHÍ KHÁC

1. Mỗi Bên ký kết sẽ, trong phạm vi cao nhất có thể được theo luật pháp quốc gia của mình và trên cơ sở có đi có lại, miễn cho hãng hàng không hay các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các hạn chế về nhập khẩu, thuế hải quan, thuế môn bài, phí kiểm tra, các thuế quốc gia và các phí khác đối với tàu bay, nhiên liệu, dầu mỡ, cung ứng kỹ thuật, phụ tùng bao gồm động cơ, các thiết bị thông thường của máy bay, đồ dự trữ của máy bay (bao gồm rượu, thuốc lá và các sản phẩm khác để bán cho hành khách với số lượng hạn chế trong khi bay) và những vật phẩm khác để dùng hay chỉ sử dụng trong việc khai thác hay để bảo trì tàu bay của hãng hàng không đó, cũng như vé, không vận đơn và bất kỳ ấn phẩm nào có mang dấu hiệu của công ty và những tài liệu quảng cáo thông thường được hãng hàng không đó phân phát miễn phí.

2. Sự miễn trừ theo quy định tại Điều này sẽ áp dụng đối với các vật phẩm nêu tại điểm 1 của Điều này:

   (a) được đưa vào lãnh thổ của một Bên ký kết do hay nhân danh một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia;

   (b) được giữ lại trên tàu bay của một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khi đến hay rời khỏi lãnh thổ của Bên ký kết kia; và

   (c) được lấy lên tàu bay của một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết trong lãnh thổ của Bên ký kết kia;

   Cho dù những vật phẩm này có được sử dụng hay tiêu thụ toàn bộ trong lãnh thổ của Bên ký kết cho phép miễn trừ, với điều kiện những vật phẩm này không được chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết đã cho phép miễn trừ.

3. Thiết bị thông thường trên máy bay cũng như các tài liệu và các đồ cung ứng thông thường nằm trên tàu bay của một hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia khi có sự đồng ý của nhà chức trách hải quan tại đó. Trong trường hợp như vậy, các đồ vật này có thể phải đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi chúng được tái xuất hoặc xử lý phù hợp với các qui định hải quan.

4. Hành lý, hàng hoá quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của mỗi Bên ký kết sẽ được miễn các thuế hải quan và các phí tương tự khác.

ĐIỀU XIII

GIÁ CƯỚC

1. Dùng cho Điều này,

a) "Giá" có nghĩa là bất kỳ tiền vé, tỷ suất hoặc phí có trong giá cước (bao gồm cả các chương trình khách hàng bay thường xuyên hay các lợi ích khác có được liên quan đến vận tải hàng không) đối với việc chuyên chở hành khách (bao gồm hành lý của họ) và/hoặc hàng hoá (trừ thư tín) trên các chuyến bay thường lệ và điều kiện trực tiếp quy định giá trị và áp dụng tiền vé, tỷ suất hoặc phí nêu trên, ngoại trừ các điều khoản và điều kiện chung về chuyên chở.

b) "Điều khoản và điều kiện chung về chuyên chở" có nghĩa là những những điều khoản và điều kiện nằm trong giá cước được áp dụng rộng rãi đối với vận tải hàng không và không trực tiếp liên quan đến bất kỳ giá nào; và

c) thuật ngữ "kết hợp" có nghĩa là việc tiếp tục hoặc đưa vào áp dụng, trên cơ sở đúng hạn, một giá đồng nhất hoặc tương tự (nhưng không được thấp hơn).

2. Giá chuyên chở của hãng hàng không hay các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ được thiết lập ở mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố có liên quan, bao gồm lợi ích của người sử dụng, chi phí khai thác, đặc điểm dịch vụ, lợi nhuận hợp lý, giá của các hãng hàng không khác và những xem xét thương mại về thị trường.

3. Giá nói nêu tại điểm 2 của Điều này có thể được xây dựng riêng biệt hoặc, theo lựa chọn của hãng hàng không hay các hãng hàng không được chỉ định, thông qua sự phối hợp với mỗi bên hoặc với các hãng hàng không khác. Hãng hàng không được chỉ định sẽ chỉ phải chịu trách nhiệm giải trình về giá của mình trước nhà chức trách hàng không của hãng.

4. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định nộp hồ sơ giá vận chuyển của mình giữa lãnh thổ các Bên ký kết lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết. Hồ sơ này, nếu được yêu cầu, cần gửi đến nhà chức trách hàng không ít nhất một ngày trước ngày có hiệu lực dự kiến. Một hãng hàng không được chỉ định tự thiết lập giá sẽ đảm

bảo rằng các hãng hàng không được chỉ định khác có thể tiếp cận được giá này vào thời điểm nộp hồ sơ.

5. Nếu nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết không nhất trí với mức giá chuyên chở hiện tại hoặc đề xuất giữa lãnh thổ của các Bên ký kết, họ sẽ thông báo cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia và (các) hãng hàng không được chỉ định có liên quan. Nhà chức trách hàng không nhận được thông báo không nhất trí này sẽ thông báo lại nhà chức trách hàng không kia trong vòng mười (10) ngày kể từ khi nhận được thông báo, về việc họ cũng không nhất trí với giá đó, trong trường hợp này giá đó sẽ không thể có hiệu lực hoặc sẽ mất hiệu lực.

6. Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thể được Bên ký kết kia yêu cầu nộp hồ sơ giá chuyên chở giữa lãnh thổ của Bên ký kết đó và các Quốc gia thứ 3. Hồ sơ này, nếu được yêu cầu, cần gửi đến ít nhất 30 ngày trước ngày có hiệu lực dự kiến trừ khi các hãng hàng không đang khai thác thương quyền 3 và 4 tại thị trường cụ thể đó có thời gian yêu cầu thông báo dài hơn, trong trường hợp đó, thời gian dài hơn sẽ được áp dụng.

7. Nếu trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ khi nhận được giá đề xuất của một hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết về vận chuyển giữa Bên ký kết kia và một nước thứ 3, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia không thông báo sự không nhất trí của mình cho (các) hãng hàng không được chỉ định có liên quan, thì giá đó sẽ được coi là đã được chấp nhận hoặc đã được thông qua và được phép có hiệu lực vào thời gian dự kiến. Việc đồng ý hoặc thông qua như vậy có thể bị rút lại sau đó ít nhất là ba mươi (30) ngày từ khi thông báo với (các) hãng hàng không được chỉ định liên quan - trong trường hợp một chuyến bay thỏa thuận và mười lăm (15) ngày nếu là trường hợp khác, và việc áp dụng giá này sẽ chấm dứt khi thời gian thông báo áp dụng kết thúc.

8. Giá vận chuyển của một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết giữa lãnh thổ của Bên ký kết kia và một nước thứ ba sẽ không được thấp hơn giá công bố hợp pháp thấp nhất của các chuyến bay quốc tế thường lệ do (các) hãng hàng không của Bên ký kết kia trên thị trường, trừ khi có quy định khác của nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó.

9. Bất kỳ hãng hàng không được chỉ định nào của một Bên ký kết sẽ có quyền kết hợp bất kỳ giá công bố hợp pháp nào trên các chuyến bay thường lệ giữa lãnh thổ của Bên ký kết kia với bất kỳ nước thứ ba nào. Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia có thể yêu cầu hãng hàng không được chỉ định đã đề xuất giá phải đưa ra các bằng chứng thỏa đáng về sự tồn tại của giá được

kết hợp và tính phù hợp của việc kết hợp giá cước đó với các yêu cầu của Điều này. Một giá được đưa ra cho mục đích kết hợp sẽ giữ hiệu lực chỉ trong giai đoạn tồn tại của giá được kết hợp..

10. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết có thể, vào bất cứ thời điểm nào, yêu cầu các cuộc thảo luận về giá. Các cuộc thảo luận này, có thể trực tiếp hoặc qua thư tín, sẽ được tổ chức trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ khi nhận được yêu cầu, trừ khi có thỏa thuận khác giữa các nhà chức trách hàng không. Nhà chức trách hàng không sẽ hợp tác để bảo đảm thông tin cần thiết cho việc xem xét một giá. Nếu cuộc thảo luận đạt được thỏa thuận, các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ làm cho thỏa thuận đó có hiệu lực.

11. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu hãng hàng không được chỉ định đệ trình các điều kiện và điều khoản vận chuyển chung của họ lên nhà chức trách hàng không ít nhất ba mươi (30) ngày trước thời hạn hiệu lực dự kiến hoặc trong một thời hạn ngắn hơn được nhà chức trách hàng không cho phép. Việc chấp nhận và phê duyệt các điều kiện và điều khoản vận chuyển chung này sẽ tùy thuộc vào luật và các quy chế quốc gia. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết có thể, vào bất cứ lúc nào, rút lại sự chấp nhận hoặc phê duyệt đó bằng việc thông báo cho hãng hàng không được chỉ định có liên quan không dưới mười lăm (15) ngày và điều khoản hoặc điều kiện đó sẽ chấm dứt thực hiện hoặc hiệu lực sau thời gian đó.

ĐIỀU XIV

BÁN VÀ CHUYỂN TIỀN

1. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền tham gia bán vận tải hàng không trong lãnh thổ của Bên ký kết kia một cách trực tiếp và theo ý của mình, thông qua các đại lý của họ. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền bán vận tải hàng không bằng đồng tiền của lãnh thổ đó hay, tuỳ theo ý của mình, và tuân theo luật và các quy chế quốc gia, bằng đồng tiền chuyển đổi tự do của các nước khác, và bất kỳ người nào cũng được tự do mua vận tải hàng không này bằng các đồng tiền được hãng đó chấp nhận.

2. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền chuyển đổi và gửi về nước mình, theo yêu cầu, số tiền có được trong quá trình khai thác thông thường. Việc chuyển đổi và gửi về nước như vậy sẽ được phép và không có hạn chế theo tỷ giá ngoại hối áp dụng cho các giao dịch hiện hành vào thời điểm chuyển đổi và gửi doanh thu đó, và sẽ không phải chịu bất kỳ loại phí nào

ngoài phí dịch vụ thông thường do các ngân hàng thu đối với việc chuyển đổi và gửi như vậy. Việc chuyển như vậy sẽ được tiến hành tuân theo các quy chế chuyển đổi ngoại tệ của Bên ký kết có liên quan.

ĐIỀU XV

ĐẠI DIỆN HÀNG KHÔNG

1. Hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ có quyền thiết lập các văn phòng đại diện trên lãnh thổ của Bên ký kết kia và, trên cơ sở có đi có lại, mang vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết kia các đại diện và các nhân viên khai thác, kỹ thuật, thương mại của mình theo yêu cầu của việc khai thác các chuyến bay thoả thuận.

2. Các yêu cầu về nhân viên nêu trên, tùy theo lựa chọn của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết, có thể đáp ứng bằng chính nhân viên của họ hoặc qua việc sử dụng dịch vụ của bất kỳ tổ chức, công ty hay hãng hàng không nào đang hoạt động trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, và họ được phép thực hiện các dịch vụ như vậy trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

3. Các đại diện và các nhân viên sẽ phải tuân thủ luật và các quy chế đang áp dụng của Bên ký kết kia, và phù hợp với luật pháp và các quy định như vậy:

   (a) mỗi Bên ký kết, trên cơ sở có đi có lại và mức chậm trễ tối thiểu, sẽ cấp các giấy phép lao động cần thiết, thị thực hoặc các giấy tờ tương tự khác cho các đại diện và các nhân viên đề cập tại điểm 1 của Điều này; và

   (b) cả hai Bên ký kết sẽ tạo điều kiện và giải quyết việc cấp giấy phép lao động đối với các nhân viên đang thực hiện các nhiệm vụ tạm thời không quá chín mươi (90) ngày.

ĐIỀU XVI

DỊCH VỤ KỸ THUẬT THƯƠNG MẠI MẶT ĐẤT

1. Hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép, trên cơ sở có đi có lại, thực hiện dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất của mình trên lãnh thổ của Bên ký kết kia và, theo lựa chọn của

mình, sử dụng các dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất, toàn bộ hoặc một phần của bất kỳ cơ quan nào được nhà chức trách có thẩm quyền của Bên ký kết kia cho phép cung cấp dịch vụ như vậy.

2. Việc thực hiện các quyền nêu ở điểm 1 Điều này sẽ chỉ phụ thuộc theo các bắt buộc vật lý hoặc khai thác vì những cân nhắc an toàn và an ninh tại sân bay. Bất kỳ sự bắt buộc nào cũng sẽ được áp dụng đồng bộ và với các điều kiện ưu đãi không kém hơn các điều kiện ưu đãi nhất đang áp dụng cho bất kỳ hãng hàng không tham gia vào các chuyến bay quốc tế tại thời điểm áp dụng các bắt buộc này.

ĐIỀU XVII

ÁP DỤNG ĐỐI VỚI CÁC CHUYẾN BAY KHÔNG THƯỜNG LỆ

1. Các điều khoản nêu tại Điều VI (Áp dụng luật), Điều VII (Các tiêu chuẩn về an toàn, chứng chỉ và cấp phép), Điều VIII (An toàn hàng không), Điều XXI (Các chuyến bay không hút thuốc) của Hiệp định này cũng sẽ được áp dụng cho các chuyến bay không thường lệ do một hãng hàng không của một Bên ký kết khai thác đi hoặc đến lãnh thổ của Bên ký kết kia, và được áp dụng đối với hãng hàng không khai thác các chuyến bay này.

2. Các quy định tại điểm 1 Điều này sẽ không ảnh hưởng đến luật và các quy chế quốc gia về cấp phép khai thác không thường lệ hay việc tiến hành của các hãng hàng không hay các bên khác có liên quan đến việc tổ chức việc khai thác này.

ĐIỀU XVIII

TRAO ĐỔI Ý KIẾN

1. Với tinh thần hợp tác chặt chẽ, các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ thỉnh thoảng trao đổi ý kiến với nhau để đảm bảo việc thực hiện và tuân thủ thỏa đáng các điều khoản của Hiệp định này và các Phụ lục của Hiệp định.

2. Các cuộc trao đổi này sẽ bắt đầu trong khoảng thời gian sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu như vậy trừ khi hai Bên ký kết thoả thuận khác.

ĐIỀU XIX

SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH

1. Nếu một trong hai Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất kỳ quy định nào của Hiệp định này, bao gồm cả Bảng đường bay - phụ lục của Hiệp định, Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia theo Điều XVIII của Hiệp định. Các cuộc trao đổi ý kiến này có thể thực hiện bằng việc trao đổi thư tín.

2. Nếu việc sửa đổi liên quan đến các quy định của Hiệp định, không có Bảng đường bay, sửa đổi đó sẽ do mỗi Bên ký kết phê chuẩn tuân theo các thủ tục hiến pháp của mình và sẽ có hiệu lực khi sửa đổi đó được xác nhận bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao.

3. Nếu việc sửa đổi chỉ liên quan đến quy định của Bảng đường bay thì việc sửa đổi này có thể được các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thỏa thuận với nhau. Các sửa đổi liên quan đến Bảng đường bay sẽ có hiệu lực sau khi thỏa thuận và sẽ có hiệu lực ngay sau khi được xác nhận bằng việc trao đổi công hàm qua kênh ngoại giao.

ĐIỀU XX

GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

1. Nếu có bất kỳ sự tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này thì trước tiên các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng.

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng thì các Bên ký kết có thể đồng ý chuyển tranh chấp đó cho cá nhân hoặc tổ chức khác quyết định, hoặc một trong hai Bên ký kết có thể đệ trình tranh chấp này lên Hội đồng trọng tài gồm ba trọng tài viên quyết định, mỗi Bên ký kết sẽ bổ nhiệm một trọng tài viên và trọng tài viên thứ ba sẽ do hai trọng tài viên này bổ nhiệm. Mỗi Bên ký kết sẽ bổ nhiệm một trọng tài viên trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày một Bên ký kết nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao yêu cầu giải quyết tranh chấp bằng trọng tài và trọng tài viên thứ ba sẽ được bổ nhiệm trong thời gian sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một trong hai Bên ký kết không bổ nhiệm được một trọng tài viên trong thời gian nêu trên, hay nếu trọng tài viên thứ ba không được bổ nhiệm trong thời gian nêu trên thì một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch

Hội đồng Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế bổ nhiệm một trọng tài hay các trọng tài theo trường hợp yêu cầu. Nếu Chủ tịch có quốc tịch của một Bên ký kết thì Phó Chủ tịch cao cấp nhất - người có đủ tư cách về vấn đề này - sẽ quyết định việc bổ nhiệm. Trong mọi trường hợp, trọng tài viên thứ ba phải là người có quốc tịch của một quốc gia thứ ba, sẽ là Chủ tịch Hội đồng trọng tài và sẽ quyết định nơi tổ chức phân xử.

3. Các Bên ký kết cam kết sẽ tuân thủ bất kỳ quyết định nào đưa ra theo điểm 2 của Điều này.

4. Chi phí trọng tài của mỗi Bên sẽ do Bên ký kết đó đảm nhiệm. Tất cả các chi phí cho Hội đồng trọng tài, bao gồm phí và lệ phí của trọng tài viên thứ ba sẽ được chia đều cho các bên.

5. Khi và chừng nào một trong hai Bên ký kết không tuân thủ bất kỳ quyết định theo điểm 2 của Điều này, Bên ký kết kia có thể hạn chế, thu hồi hoặc đình chỉ bất kỳ quyền hay đặc quyền nào mà Bên ký kết đó theo Hiệp định này đã trao cho Bên ký kết hay cho hãng hàng không được chỉ định một cách đương nhiên.

ĐIỀU XXI

CÁC CHUYẾN BAY KHÔNG ĐƯỢC HÚT THUỐC

Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng tất cả các chuyến bay của các hãng chuyên chở của mình vận chuyển hành khách giữa lãnh thổ của các Bên ký kết sẽ là những chuyến bay không được hút thuốc ngay khi thi hành hiệp định này, trừ những chuyến bay thuê chuyến của một cá nhân, một công ty hay một tổ chức, và hành khách của những chuyến bay này sẽ không phải chịu bất kỳ loại phí hay các nghĩa vụ tài chính nào.

ĐIỀU XXII

CHẤM DỨT

Một Bên ký kết, vào bất cứ lúc nào kể từ khi Hiệp định này có hiệu lực, có thể thông báo bằng văn bản thông qua đường ngoại giao cho Bên ký kết kia về quyết định của mình huỷ bỏ Hiệp định này, thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời cho cả Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế. Hiệp định này sẽ chấm dứt hiệu lực sau một (1) năm từ ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo huỷ bỏ Hiệp

định được thu hồi với sự nhất trí đôi bên trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp không có sự xác nhận của Bên ký kết kia về việc nhận được thông báo thì thông báo sẽ được coi là đã được nhận sau mười bốn (14) ngày kể từ khi Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO) thông báo đã nhận.

ĐIỀU XXIII

ĐĂNG KÝ VỚI ICAO

Hiệp định này và bất kỳ sửa đổi nào theo đó sẽ được đăng ký với ICAO.

ĐIỀU XXIV

CÔNG ƯỚC ĐA PHƯƠNG

Nếu một Công ước đa phương chung về hàng không có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết thì quy định của Công ước này sẽ có hiệu lực ưu tiên. Có thể tổ chức trao đổi ý kiến theo Điều XVIII của Hiệp định này để quyết định mức độ ảnh hưởng của các điều khoản trong Công ước đa phương đó đối với Hiệp định.

ĐIỀU XXV

TIÊU ĐỀ

Các tiêu đề được sử dụng trong Hiệp định này chỉ nhằm mục đích tham chiếu.

ĐIỀU XXVI

HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản rằng các thủ tục hiến pháp cần thiết của nước mình đã được hoàn tất.

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

Được làm thành hai bản tại Montreal ngày 28 tháng 9 năm 2004 bằng tiếng Việt, tiếng Anh và tiếng Pháp, các văn bản có giá trị ngang nhau.

Thứ trưởng
Bộ Giao thông - Vận tải

Nguyễn Tiến Sâm

THAY MẶT CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Bộ trưởng
Bộ Giao thông - Vận tải

Jean Lapierre

THAY MẶT CHÍNH PHỦ CANADA

PHỤ LỤC

BẢNG ĐƯỜNG BAY

PHẦN 1

Đường bay sau có thể được (các) hãng hàng không do Chính phủ Canađa chỉ định khai thác với các chuyến bay liên danh trên một hay cả hai chiều:

CÁC ĐIỂM TẠI CANAĐA	CÁC ĐIỂM TRUNG GIAN	CÁC ĐIỂM TẠI VIỆT NAM	CÁC ĐIỂM QUÁ
Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào

Ghi chú:

1. Các điểm tại Việt Nam có thể được khai thác riêng rẽ hoặc kết hợp.

2. Các Điểm trung gian bất kỳ và/hoặc các Điểm quá có thể bị hủy bỏ trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay, miễn là tất cả các chuyến bay bắt đầu hoặc kết thúc tại Canađa.

3. Quyền quá cảnh và tạm dừng sẽ được áp dụng tại các Điểm trung gian và tại các Điểm tại Việt Nam. Quyền tạm dừng sẽ không được áp dụng giữa các Điểm tại Việt Nam.
   Thương quyền 5 sẽ không được áp dụng giữa các Điểm trung gian và các Điểm tại Việt Nam hoặc giữa các Điểm tại Việt Nam và các Điểm quá.

4. (1) Tuỳ thuộc các yêu cầu về điều tiết thường được áp dụng cho việc khai thác như vậy của nhà chức trách hàng không Việt Nam, mỗi hãng hàng không được chỉ định của Canađa có thể tham gia vào những thoả thuận hợp tác với mục đích:

   (a) khai thác các chuyến bay thoả thuận trên đường bay quy định bằng các chuyến bay liên danh (nghĩa là, bán vận chuyển dưới số hiệu riêng của mình) trên các chuyến bay do (các) hãng hàng không của Canađa, Việt Nam, và/hoặc bất kỳ quốc gia thứ 3 nào khai thác; và/hoặc

   (b) vận chuyển dưới số hiệu của bất kỳ (các) hãng hàng không nào trong khi (các) hãng hàng không đó đã được nhà chức trách hàng không Việt Nam cho

phép bán vận tải theo tên riêng của mình trên các chuyến bay do (các) hãng hàng không đã được chỉ định của Canađa khai thác.

(2) Tất cả các hãng hàng không tham gia vào thoả thuận bay liên danh đều có phép đường bay thích hợp.

(3) Các chuyến bay liên danh liên quan đến vận chuyển giữa các Điểm tại Việt Nam sẽ bị hạn chế ở các chuyến bay do một hay các hãng hàng không do nhà chức trách hàng không Việt Nam cho phép cung cấp các chuyến bay giữa các Điểm tại Việt Nam và tất cả việc vận chuyển giữa các Điểm tại Việt Nam dưới số hiệu của (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa sẽ chỉ được áp dụng như một phần của một chuyến bay quốc tế.

(4) Nhà chức trách hàng không của Việt Nam sẽ không thu hồi giấy phép các chuyến bay liên danh được xác định tại Ghi chú 4 (1) (a) của (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa dựa trên cơ sở rằng (các) hãng hàng không đang khai thác tàu bay không có quyền do Việt Nam cấp để vận chuyển dưới số hiệu của (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa.

(5) Vì mục đích các chuyến bay liên danh, các hãng hàng không được phép chuyển hành khách giữa các tàu bay mà không bị hạn chế.

5. Với mục đích của Điều X (Tải cung ứng), nước CHXHCN Việt Nam cũng như nhà chức trách hàng không của Việt Nam sẽ không đơn phương áp đặt bất cứ hạn chế nào liên quan đến tải, tần suất, hoặc loại tàu bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa khai thác, đối với các chuyến bay liên danh của các hãng hàng không khác.

PHẦN II

Đường bay sau có thể được (các) hãng hàng không do Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam chỉ định khai thác với các chuyến bay liên danh trên một hay cả hai chiều:

CÁC ĐIỂM TẠI VIỆT NAM	CÁC ĐIỂM TRUNG GIAN	CÁC ĐIỂM TẠI CANADA	CÁC ĐIỂM QUÁ
Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào

Ghi chú:

1. Các điểm tại Canada có thể được khai thác riêng rẽ hoặc kết hợp.

2. Các Điểm trung gian bất kỳ và/hoặc các Điểm quá có thể bị hủy bỏ trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay, miễn là tất cả các chuyến bay bắt đầu hoặc kết thúc tại Việt Nam.

3. Quyền quá cảnh và tạm dừng sẽ được áp dụng tại các Điểm trung gian và tại các Điểm tại Canada. Quyền tạm dừng sẽ không được áp dụng giữa các Điểm tại Canada.
Thương quyền 5 sẽ không được áp dụng giữa các Điểm trung gian và các Điểm tại Canada hoặc giữa các Điểm tại Canada và các Điểm quá.

(1) Tuỳ thuộc các yêu cầu về điều tiết thường được áp dụng cho việc khai thác như vậy của nhà chức trách hàng không Canada, mỗi hãng hàng không được chỉ định của Canada có thể tham gia vào những thoả thuận hợp tác với mục đích:

(a) khai thác các chuyến bay thoả thuận trên đường bay quy định bằng các chuyến bay liên danh (nghĩa là, bán vận chuyển dưới số hiệu riêng của mình) trên các chuyến bay do (các) hãng hàng không của Việt Nam, Canada hay/hoặc của bất kỳ quốc gia thứ 3 nào khai thác; và/hoặc

(b) vận chuyển dưới số hiệu của bất kỳ (các) hãng hàng không nào trong khi (các) hãng hàng không đó đã được nhà chức trách hàng không Canada cho phép bán vận tải theo số hiệu riêng của mình trên các chuyến bay do (các) hãng hàng không của Việt Nam khai thác.

(2) Tất cả các hãng hàng không tham gia vào thoả thuận bay liên danh đều có phép đường bay thích hợp.

(3) Các chuyến bay liên danh liên quan đến vận chuyển giữa các Điểm tại Canađa sẽ bị hạn chế ở các chuyến bay do một hay các hãng hàng không do nhà chức trách hàng không Canađa cho phép cung cấp các chuyến bay giữa các Điểm tại Canađa và tất cả việc vận chuyển giữa các Điểm tại Canađa dưới số hiệu của (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa sẽ chỉ được áp dụng như một phần của một chuyến bay quốc tế.

(4) Nhà chức trách hàng không của Canađa sẽ không thu hồi giấy phép các chuyến bay liên danh được xác định tại Ghi chú 4 (1) (a) của (các) hãng hàng không được chỉ định của Việt Nam dựa trên cơ sở rằng (các) hãng hàng không đang khai thác tàu bay không có quyền do Canađa cấp để vận chuyển dưới số hiệu của (các) hãng hàng không được chỉ định của Việt Nam.

(5) Vì mục đích các chuyến bay liên danh, các hãng hàng không được phép chuyển hành khách giữa các tàu bay mà không bị hạn chế.

5. Với mục đích của Điều X (Tải cung ứng), Canađa cũng như nhà chức trách hàng không của Canađa sẽ không đơn phương áp đặt bất cứ hạn chế nào liên quan đến tải, tần suất, hoặc loại tàu bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Việt Nam khai thác, đối với các chuyến bay liên danh của các hãng hàng không khác.

PHẦN III

Đường bay sau đây có thể được (các) hãng hàng không được Chính phủ Canada chỉ định khai thác bằng tàu bay của mình trên một hoặc cả hai chiều:

Các điểm tại Canada	Các điểm trung gian	Các điểm tại Việt Nam	Các điểm quá
Sẽ được thoả thuận	Sẽ được thoả thuận	Sẽ được thoả thuận	Sẽ được thoả thuận

PHẦN IV

Đường bay sau đây có thể được (các) hãng hàng không được Chính phủ Việt Nam chỉ định khai thác bằng tàu bay của mình trên một hoặc cả hai chiều:

Các điểm tại Việt Nam	Các điểm trung gian	Các điểm tại Canada	Các điểm quá
Sẽ được thoả thuận	Sẽ được thoả thuận	Sẽ được thoả thuận	Sẽ được thoả thuận

Ghi chú:

(Các) hãng hàng không của mỗi Bên ký kết có thể, đối với toàn bộ hoặc bất cứ chuyến bay nào, bỏ bất cứ điểm nào quy định ở trên, với điều kiện là chuyến bay trên đường bay này bắt đầu và kết thúc tại lãnh thổ của Bên ký kết đó.

AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM
AND
THE GOVERNMENT OF CANADA
ON AIR TRANSPORT

ARTICLE	TITLE
I	Definitions
II	Applicability of The Chicago Convention
III	Grant of Rights
IV	Designation and Authorization
V	Revocation and Limitation of Authorization
VI	Application of Laws
VII	Safety Standards, Certificates and Licences
VIII	Aviation Security
IX	Use of Airports and Aviation Facilities
X	Capacity
XI	Statistics
XII	Customs Duties and Other Charges
XIII	Tariffs
XIV	Sales and Transfer of Funds
XV	Airline Representatives
XVI	Ground Handling
XVII	Applicability to Non-scheduled Flights
XVIII	Consultations
XIX	Modifications of the Agreement
XX	Settlement of Disputes
XXI	Non-smoking Flights
XXII	Termination
XXIII	Registration with ICAO
XXIV	Multilateral Conventions
XXV	Titles
XXVI	Entry into Force

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM AND THE GOVERNMENT OF CANADA ON AIR TRANSPORT

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

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944,

Desiring to conclude an agreement on air transport, supplementary to the said Convention,

Have agreed as follows:

ARTICLE I
DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

(a) "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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendment have been adopted by both Contracting Parties;

(b) "Aeronautical Authorities" means, in the case of Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Administration of the Ministry of Transport of Viet Nam, and in the case of Canada, the Minister of Transport and the Canadian Transportation Agency or, in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

(c) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article IV of this Agreement;

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

(e) "Air services", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(f) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in this Agreement for the transport of passengers and cargo, including mail, separately or in combination;

(g) "Agreement" means this Agreement, any Annex attached thereto, and any amendments to this Agreement or to any Annex;

(h) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities, of air navigation facilities and of aviation security services and facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.

ARTICLE II
APPLICABILITY OF THE CHICAGO CONVENTION

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE III
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by that other Contracting Party;

   (a) to fly without landing across its territory;
   (b) to land in its territory for non-traffic purposes; and
   (c) except as otherwise determined in this Agreement, to land in its territory for the purpose of taking up and discharging, on the routes specified in this Agreement, international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article IV of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1(a) and (b) of this Article subject to national laws and regulations.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carrier for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal route, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE IV
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another for one previously designated.

2. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to paragraph 1 of this Article, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article and consistent with the laws and regulations of that Contracting Party, grant without delay to the airline or airlines so designated the appropriate authorizations to operate the agreed services for which that airline has been designated.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air

services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exereise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. Upon receipt of such authorizations the designated airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement, in particular, that tariffs, where required, are established in accordance with the provisions of Article XIII of this Agreement.

ARTICLE V
REVOCATION AND LIMITATION OF AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party acting directly or through the Aeronautical Authorities shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in this Agreement by the airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

   (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

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

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposing of conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of the laws and regulations or unless safety or security requires immediate action under this Article, Article VII or Article VIII, such rights shall be exercised only after consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of the request or some further period by agreement between the Aeronautical Authorities.

ARTICLE VI
APPLICATION OF LAWS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline

or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers and cargo, including mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE VII
SAFETY STANDARDS, CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party reserve the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the Aeronautical Authorities in conformity with Article XVIII of this Agreement with a view to clarifying the practice in question.

3. Consultations concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, crew members, aircraft, and operation of the designated airlines shall be held within fifteen (15) days of receipt of a request from either Contracting Party, or such other period as may be agreed. If, following such 'consultations, the Aeronautical Authorities of one Contracting Party find that the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party do not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within fifteen (15) days, or such other period as may be agreed, shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party.

4. Pursuant to Article 16 of the Convention, any aircraft operated by, or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be the subject of an examination by the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to verify the validity of the relevant

aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided such ramp inspection does not cause an unreasonable delay in the operation of the aircraft.

5. If the Aeronautical Authorities of one Contracting Party, after carrying out a ramp inspection, find that:

(a) an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; and/or

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

the Aeronautical Authorities of that Contracting Party may, for the purposes of Article 33 of the Convention and at their discretion, determine that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or its crew members 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. This same determination may be made in the case of denial of access for ramp inspection.

6. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right, without consultation, to withhold, revoke, suspend or impose conditions on the authorizations of an airline or airlines of the other Contracting Party in the event the Aeronautical Authorities of the first Contracting Party conclude that immediate action is essential to the safety of airline operations.

7. Any action by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party in accordance with paragraphs 3 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE VIII
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

2. 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 Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal February 24, 1988 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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 members, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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. Accordingly, each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew members, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall, as far as may be practicable, meet any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following notice (or such shorter period as may be agreed between the Aeronautical Authorities), for its Aeronautical Authorities to conduct an assessment in the territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the Aeronautical Authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew members, airport or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and taking other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from a start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

ARTICLE IX
USE OF AIRPORTS AND AVIATION FACILITIES

1. Airports, airways, air traffic control and air navigation services, aviation security, and other related facilities and services that are provided in the territory of one Contracting Party shall be available for use by the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time arrangements for use are made.

2. The setting and collection of fees and charges imposed in the territory of one Contracting Party on an airline of the other Contracting Party for the use of airports, air traffic control and air navigation services and other aviation facilities and services shall be reasonable and not unjustly discriminatory. Any such fees and charges imposed on an airline of the other Contracting Party shall be on terms not less favorable than the most favorable terms available to any airline engaged in similar international services at the time the fees or charges were imposed.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between competent charging authorities and the airlines using the services and facilities, and where practicable, through airline's representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE X
CAPACITY

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

In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, between the territories of the Contracting Party which has designated the airline and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

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

(b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

5. Capacity to be provided on the agreed services in excess of the entitlements set out in this Agreement may from time to time be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties, subject to the approval (expressly or tacitly) of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. In the absence of agreement between the designated airlines, the Aeronautical Authorities may consult and endeavour to reach agreement on capacity.

6. Increases to capacity established in accordance with the provisions of paragraph 5 of this Article shall not constitute a change in capacity entitlements. Any change to capacity entitlements may be agreed between the Aeronautical Authorities.

ARTICLE XI
STATISTICS

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause their designated airlines to provide the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services and related to the traffic carried by its designated airlines on the routes specified in this Agreement, showing the initial origins and final destination of the traffic.

2. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall maintain close contact with respect to the implementation of paragraph 1 of this Article including procedures for the provision of statistics information.

ARTICLE XII
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party shall, to the fullest extent possible under its national law and on a basis of reciprocity, exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of that airline as well as printed ticket stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; and

(c) taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party;

whether such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either 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 case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. Baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be exempt from customs duties and other similar charges.

ARTICLE XIII
TARIFFS

1. For purposes of this Article,

(a) "Price" means any fare, rate or charge contained in tariffs (including frequent flyer plans or other benefits provided in association with air transportation) for the carriage of passengers (including their baggage) and/or cargo (excluding mail) on scheduled air services and the conditions directly governing the availability or applicability of such fare, rate or charge but excluding general terms and conditions of carriage;

(b) "General Terms and Conditions of Carriage" means those terms and conditions contained in tariffs which are broadly applicable to air transportation and not directly related to any price; and

(c) the term "match" means the continuation or introduction, on a timely basis, of an identical or similar (but not lower) price.

2. Prices for carriage by the designated airline or airlines of one Contracting Party to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including the interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit, prices of other airlines and other commercial considerations in the marketplace.

3. The prices referred to in paragraph 2 of this Article may be developed individually or, at the option of the designated airline or airlines, through coordination with each other or with other airlines. A designated airline shall be responsible only to its own Aeronautical Authorities for the justification of its prices.

4. Each Contracting Party may require the filing with its Aeronautical Authorities by the designated airline or airlines of their prices for carriage between the territories of the Contracting Parties. Such filing, if required, shall be received by the Aeronautical Authorities at least one day before the proposed effective date. A designated airline which has established a price individually shall, at the time of filing, ensure that the filed price is accessible to other designated airlines.

5. If the Aeronautical Authorities of one Contracting Party are dissatisfied with an existing or proposed price for carriage between the territories of the Contracting Parties, they shall so notify the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party and the designated airline(s) concerned. The Aeronautical Authorities receiving the notice of dissatisfaction shall advise the other Aeronautical Authorities within ten (10) days of receipt of the notice, as to whether they also are dissatisfied with the price, in which case the price shall not come into effect or remain in effect.

6. A designated airline of one Contracting Party may be required by the other Contracting Party to file prices for carriage between the territory of the other Contracting Party and third countries. Such filing, if required, shall be received at least thirty (30) days before the proposed effective date unless a longer period of notice is required for the airlines operating third and fourth freedom services in that specific market, in which case the latter shall apply.

7. If within fifteen (15) days from the date of receipt of a price proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the other Contracting Party and a third country, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party have not notified the designated airline(s) concerned of their dissatisfaction, such price shall be considered to be accepted or approved and shall be permitted to come into effect on the date proposed. Such acceptance or approval may subsequently be withdrawn on at least thirty (30) days notice to the designated airline(s) concerned in the case of an agreed service and fifteen (15) days otherwise, and the price shall cease to be applied at the end of the applicable notice period.

8. A price for carriage by a designated airline of one Contracting Party between the territory of the other Contracting Party and a third country shall not be lower than the lowest publicly available lawful price for scheduled international air services by the airline(s) of the other Contracting Party in that market, unless otherwise authorized by the Aeronautical Authorities of that other Contracting Party.

9. Any designated airline of one Contracting Party shall have the right to match any publicly available lawful price on scheduled services between the territory of the other Contracting Party and any third country. The Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may require the designated airline proposing the price to provide satisfactory evidence of the availability of the price being matched and of the consistency of matching with the requirements of this Article. A price introduced for matching purposes shall remain in effect only for the period of availability of the price being matched.

10. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party may request discussions on prices

at any time. Such discussions, which may be conducted orally or in writing, shall be held within fifteen (15) days of receipt of the request, unless otherwise agreed between the Aeronautical Authorities. The Aeronautical Authorities shall cooperate in securing information necessary for consideration of a price. If agreement is reached as a result of discussions, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall put that agreement into effect.

11. Each Contracting Party may require the designated airlines to file their respective general terms and conditions of carriage with the Aeronautical Authorities at least thirty (30) days before the proposed effective date or such lesser period as may be permitted by the Aeronautical Authorities. Acceptance or approval of such terms and conditions shall be subject to national laws and regulations. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party may at any time withdraw such acceptance or approval upon not less than fifteen (15) days notice to the designated airlines concerned and the terms or conditions shall cease to have any force or effect thereafter.

ARTICLE XIV
SALES AND TRANSFER OF FUNDS

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion through its agents. Each designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, at its discretion, subject to national laws and regulations, in freely convertible currencies of the other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, funds obtained in the normal course of its operations. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance. Such transfer shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned.

ARTICLE XV
AIRLINE REPRESENTATIVES

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right to establish representative offices in the territory of the other Contracting Party and, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Contracting Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations:

(a) each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article; and

(b) both Contracting Parties shall facilitate and expedite the issuance of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

ARTICLE XVI
GROUND HANDLING

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be permitted, on the basis of reciprocity, to perform its own ground handling in the territory of the other Contracting Party and, at its option, to have ground handling services provided in whole or in part by any agent authorized by the competent authorities of the other Contracting Party to provide such services.

2. The exercise of the rights set forth in paragraph 1 of this Article shall be subject only to physical or operational constraints resulting from considerations of airport safety or security. Any constraints shall be applied uniformly and on terms no less favourable than the most favourable terms available to any airline engaged in similar international air services at the time the constraints are imposed.

ARTICLE XVII
APPLICABILITY TO NON-SCHEDULED FLIGHTS

1. The provisions set out in Article VI (Application of Laws), VII (Safety Standards, Certificates and Licences), VIII (Aviation Security) and XXI (Non-Smoking Flights) of this Agreement shall be applicable also to non-scheduled flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect national laws and regulations governing the authorization of non-scheduled operations or to the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

ARTICLE XVIII
CONSULTATIONS

1. In a spirit of close co-operation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and of its Annex.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE XIX
MODIFICATIONS OF THE AGREEMENT

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, including the Route Schedule annexed to this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party in accordance with Article XVIII of this Agreement. Such consultations may take place by an exchange of correspondence.

2. If the amendment relates to provisions of this Agreement, other than of the Route Schedule, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force when confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

3. If the amendment relates only to the provisions of the Route Schedule, it may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Amendments to the Route Schedule shall come into effect upon agreement and shall enter into force definitively when confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

ARTICLE XX
SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

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

4. The expenses of the arbitrators of each Party shall be borne by that Contracting Party. All other expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the third arbitrator shall be shared equally.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

ARTICLE XXI
NON-SMOKING FLIGHTS

Each Contracting Party shall ensure that all flights by its air carriers transporting passengers between the territories of the Contracting Parties, except flights chartered by a single person, company or organization, and in respect of which no charge or other financial obligation is imposed on any passenger in connection with such a charter flight, shall be smoke-free no later than the implementation of this Agreement.

ARTICLE XXII
TERMINATION

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual consent before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

ARTICLE XXIII
REGISTRATION WITH ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the ICAO.

ARTICLE XXIV
MULTILATERAL CONVENTIONS

If a general multilateral air convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article XVIII of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

ARTICLE XXV
TITLES

Titles used in this Agreement are for reference purposes only.

ARTICLE XXVI
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with.

In Witness Whereof, the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done, in duplicate, at Montreal on this twentieth-eight day of September, 2004 in Vietnamese, English and French languages, each version being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

FOR THE GOVERNMENT OF CANADA

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SECTION I

The following route may be operated with code sharing services in either or both directions by an airline(s) designated by the Government of Canada:

POINTS IN CANADA	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN VIET NAM	POINTS BEYOND
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

Notes:

1. Points in Viet Nam may be served separately or in combination.

2. Any Intermediate Points and/or Points Beyond may be omitted on any or all services, provided that all services originate or terminate in Canada.

3. Transit and own stopover rights shall be available at Intermediate Points and at Points in Viet Nam. Stopover rights shall not be available between Points in Viet Nam.
Fifth freedom rights shall not be available between Intermediate Points and Points in Viet Nam or between Points in Viet Nam and Points Beyond.

4. (1) Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the Aeronautical Authorities of Viet Nam, each designated airline of Canada may enter into cooperative arrangements for the purpose of:

(a) operating the agreed services on the specified routes by code-sharing (i.e., selling transportation under its own code) on flights operated by the airline(s) of Canada, of Viet Nam, and/or of any third country; and/or

(b) carrying traffic under the code of any other airline(s) where such other airline(s) has been authorised by the Aeronautical Authorities of Viet Nam to sell transportation under its own code on flights operated by the designated airline(s) of Canada.

(2) All airlines involved in code sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route authority.

(3) Code sharing services involving transportation between the Points in Viet Nam shall be restricted to flights operated by an airline(s) authorised by the Aeronautical Authorities of Viet Nam to provide services between the Points in Viet Nam and all transportation between the Points in Viet Nam under the code of the designated airline(s) of Canada shall only be available as part of an international journey.

(4) The Aeronautical Authorities of Viet Nam shall not withhold permission for code sharing services identified in Note 4 (1) (a) by the designated airline(s) of Canada on the basis that the airline(s) operating the aircraft does not have the right from Viet Nam to carry traffic under the code

of the airline(s) designated by Canada.

(5) For the purpose of code-sharing services, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation.

5. For the purposes of Article X (Capacity), neither the Socialist Republic of Viet Nam nor its Aeronautical Authorities shall unilaterally impose any restrictions with respect to capacity, frequency, or type of aircraft offered by the designated airline(s) of Canada, for code sharing services on the flights of other airlines.

SECTION II

The following route may be operated with code sharing services in either or both directions by an airline(s) designated by the Government of Viet Nam:

POINTS IN VIET NAM	INTERMEDIATE POINTS	POINTS IN CANADA	POINTS BEYOND
Any point or points	Any point or points	Any point or points	Any point or points

Notes:

1. Points in Canada may be served separately or in combination.

2. Any Intermediate Points and/or Points Beyond may be omitted on any or all services, provided that all services originate or terminate in Viet Nam.

3. Transit and own stopover rights shall be available at Intermediate Points and at Points in Canada. Stopover rights shall not be available between Points in Canada.
Fifth freedom rights shall not be available between Intermediate Points and Points in Canada or between Points in Canada and Points Beyond.

4. (1) Subject to the regulatory requirements normally applied to such operations by the Aeronautical Authorities of Canada, each designated airline of Viet Nam may enter into cooperative arrangements for the purpose of

(a) operating the agreed services on the specified routes by code-sharing (i.e., selling transportation under its own code) on flights operated by the airline(s) of Viet Nam, of Canada, and/or of any third country; and/or

(b) carrying traffic under the code of any other airline(s) where such other airline(s) has been authorised by the Aeronautical Authorities of Canada to sell transportation under its own code on flights operated by the designated airline(s) of Viet Nam.

(2) All airlines involved in code sharing arrangements shall hold the appropriate underlying route authority.

(3) Code sharing services involving transportation between the Points in Canada shall be restricted to flights operated by an airline(s) authorised by the Aeronautical Authorities of Canada to provide services between the Points in Canada and all transportation between the Points in Canada

under the code of the designated airline(s) of Viet Nam shall only be available as part of an international journey.

(4) The Aeronautical Authorities of Canada shall not withhold permission for code sharing services identified in Note 4 (1) (a) by the designated airline(s) of Viet Nam on the basis that the airline(s) operating the aircraft does not have the right from Canada to carry traffic under the code of the airline(s) designated by Viet Nam.

(5) For the purpose of code-sharing services, airlines shall be permitted to transfer traffic between aircraft without limitation.

5. For the purposes of Article X (Capacity), neither Canada nor its Aeronautical Authorities shall unilaterally impose any restrictions with respect to capacity, frequency, or type of aircraft offered by the designated airline(s) of Viet Nam for code sharing services on the flights of other airlines.

SECTION III

The following route may be operated with own aircraft services in either or both directions by an airline(s) designated by the Government of Canada:

Points in Canada	**Intermediate Points**	**Points in Viet Nam**	**Points Beyond**
To be agreed	To be agreed	To be agreed	To be agreed

SECTION IV

The following route may be operated with own aircraft services in either or both directions by an airline(s) designated by the Government of Viet Nam:

Points in Viet Nam	**Intermediate Points**	**Points in Canada**	**Points Beyond**
To be agreed	To be agreed	To be agreed	To be agreed

Note:

The designated airline(s) of either Contracting Party may, on any or all flights omit calling at any of the above points provided that the services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIETNAM ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA

ARTICLE	TITRE
I	Définitions
II	Applicabilité de la Convention de Chicago
III	Octroi des droits
IV	Désignation et autorisation
V	Révocation et limitation de l'autorisation
VI	Application des lois
VII	Normes de sécurité, certificats, brevets et licences
VIII	Sûreté de l'aviation
IX	Utilisation des aéroports et autres installations
X	Capacité
XI	Statistiques
XII	Droits de douane et autres frais
XIII	Tarifs
XIV	Ventes et transfert de fonds
XV	Représentants d'entreprises de transport aérien
XVI	Services au sol
XVII	Applicabilité aux services nolisés
XVIII	Consultations
XIX	Modification de l'Accord
XX	Règlement des différends
XXI	Interdiction de fumer
XXII	Dénonciation
XXIII	Enregistrement auprès de l'OACI
XXIV	Conventions multilatérales
XXV	Titres
XXVI	Entrée en vigueur

ACCORD SUR LE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIETNAM ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le gouvernement de la République socialiste du Vietnam et le gouvernement du Canada, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Étant tous deux parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Désirant conclure un accord sur le transport aérien en sus de ladite Convention,

Sont convenus de ce qui suit:

ARTICLE I
DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires :

a) « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes adoptées aux termes de l'Article 90 de cette Convention et les modifications aux Annexes ou à la Convention adoptées aux termes des Articles 90 et 94 de celle-ci, pour autant que ces annexes et ces modifications ont été adoptées par les deux Parties contractantes;

b) « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Canada, le ministre des Transports et l'Office des Transports du Canada et, dans le cas de la République socialiste du Vietnam, l'administration responsable de l'aviation civile du ministère des Transports du Vietnam, ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions desdites autorités;

« entreprise de transport aérien désignée » désigne une entreprise de transport aérien qui a été ...signée et autorisée conformément à l'article IV du présent Accord;

d) le terme « territoire » désigne, à l'égard d'un État, les terres (partie continentale et îles), 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 cet État;

e) « services aériens », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non-commerciale » ont le sens que leur attribue respectivement l'Article 96 de la Convention;

f) « services convenus » désigne les services aériens réguliers pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées au présent Accord;

g) « Accord » désigne le présent Accord, toute annexe qui y est jointe et toute modification au présent Accord ou aux Annexes;

h) le terme « frais d'utilisation » désigne les frais exigés des entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou avec leur autorisation en rapport avec la fourniture des biens-fonds et installations aéroportuaires, des installations de navigation aérienne et des services et installations de sécurité de l'aviation, y compris les services et installations connexes, aux aéronefs et à leurs membres d'équipage, passagers et marchandises.

ARTICLE II
APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont assujetties aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où elles s'appliquent au service aérien international.

ARTICLE III
OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante :

a) survoler son territoire sans y atterrir;

b) atterrir sur son territoire dans un but non commercial;

c) dans la mesure où cet Accord l'autorise, faire des escales dans son territoire, sur les routes spécifiées au présent Accord, afin d'y embarquer et d'y débarquer du trafic international de passagers et de marchandises, y compris du courrier, de façon séparée ou combinée.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque autre Partie contractante, autres que celles désignées conformément à l'article IV du présent Accord, bénéficient également des droits spécifiés aux alinéas 1a) et b) du présent article, sous réserve des lois et règlements nationaux.

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent article ne doit être interprété comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peut, en raison d'un conflit armé, de bouleversements ou de l'évolution politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, exploiter un service sur la route régulière, l'autre Partie contractante doit s'efforcer de faciliter le maintien du service exploité en procédant à un réaménagement approprié et temporaire des routes.

ARTICLE IV
DÉSIGNATION ET AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus pour cette Partie contractante, et de retirer une désignation ou de remplacer par une autre, une entreprise de transport aérien désignée au préalable.

2. Sur réception d'un avis de désignation ou de remplacement suivant le paragraphe 1 du présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article et conformément aux lois et règlements de cette dernière, délivrer sans tarder à toute entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger qu'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante les convainque qu'elle satisfait aux conditions prévues en vertu des lois et règlements normalement appliqués, sur la base de critères raisonnables, à l'exploitation des services aériens internationaux par ces autorités conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où cette Partie contractante n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants.

5. Sur réception de ces autorisations, l'entreprise de transport aérien désignée peut commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, pour autant qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord, en particulier celles qui prévoient la fixation des tarifs, lorsque cela est requis, conformément aux dispositions de l'article XIII du présent Accord.

ARTICLE V
RÉVOCATION ET LIMITATION DE L'AUTORISATION

1. Chaque Partie contractante a le droit, directement ou par l'entremise des autorités aéronautiques, de révoquer une autorisation d'exploitation, de suspendre l'exercice des droits spécifiés au présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à l'exercice de ces droits si, selon le cas :

a) elle n'est pas convaincue qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants;

b) l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante accordant les droits;

c) l'entreprise en cause, dans l'exploitation des services, enfreint de quelque autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. À moins que la révocation, la suspension ou l'impositions de conditions dont il est fait mention au paragraphe 1 du présent article ne s'avère immédiatement nécessaire pour prévenir une infraction aux lois et règlements ou que la sécurité ou la sûreté n'exige une action immédiate aux termes du présent article ou des articles VII ou VIII, ces droits ne peuvent être exercés qu'après la tenue de consultations auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent débuter dans les trente (30) jours suivant la date de la demande ou selon une période plus longue convenue entre les autorités aéronautiques.

ARTICLE VI
APPLICATION DES LOIS

1. Les lois, règlements et procédures de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs doivent être observés par les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour à l'intérieur dudit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs, sur son territoire, aux formalités d'entrée, de congé, de transit, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine doivent être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante et par lesdits membres d'équipage, passagers et marchandises incluant le courrier, ou pour leur compte, durant leur transit, entrée, sortie et séjour à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.

Dans l'application de ses règlements relatifs aux formalités de douane, d'immigration, de quarantaine et des règlements semblables, une Partie contractante ne doit pas accorder un traitement plus favorable à sa propre entreprise de transport aérien ou à toute autre entreprise aérienne qu'à l'entreprise aérienne de l'autre Partie contractante qui assure des services aériens internationaux semblables.

ARTICLE VII
NORMES DE SÉCURITÉ, CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences délivrés ou rendus valides par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes et encore en vigueur sont reconnus comme valides par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus, à la condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou rendus valides conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Les autorités aéronautiques de chaque

Partie contractante se réservent le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins des vols effectués au-dessus de leur propre territoire, la validité des brevets d'aptitude et des licences accordés à leurs propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des brevets, certificats ou licences mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée ou à l'égard d'un aéronef utilisé pour l'exploitation des services convenus, permettent une dérogation aux normes minimales établies en vertu de la Convention, et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, l'autre Partie contractante pourra demander une consultation entre les autorités aéronautiques de la première Partie contractante et les siennes, conformément à l'article XVIII du présent Accord, afin d'obtenir des précisions au sujet de la pratique en question.

3. Les consultations relatives aux normes et exigences en matière de sécurité maintenues et ministrées par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en ce qui a trait aux installations aéronautiques, aux membres d'équipage, aux aéronefs et à l'exploitation d'entreprises de transport aérien désignées sont tenues dans les quinze (15) jours suivant la réception d'une demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou selon tout autre délai convenu entre les Parties. Si, après de telles consultations, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes sont d'avis que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'assurent pas efficacement le maintien et l'application des normes et des exigences en matière de sécurité dans ces domaines qui soient au moins équivalentes aux normes minimales établies en vertu de la Convention, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les informent des mesures qu'elles jugent nécessaires afin que ces normes minimales soient respectées. Si les mesures correctives pertinentes ne sont pas prises dans les quinze (15) jours ou selon tout autre délai convenu entre les Parties, cette situation constituera un motif de rétention, de révocation, de suspension ou d'imposition de conditions aux autorisations accordées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante.

4. Conformément à l'article 16 de la Convention, tout aéronef exploité par une entreprise ou des reprises de transport aérien d'une Partie contractante, ou pour leur compte, peut, lorsqu'à l'intérieur territoire de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'un examen de la part des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à bord et au sol, pour s'assurer de la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux des membres d'équipage ainsi que de l'état apparent de l'aéronef et de ses équipements (désignée, au présent article, par le terme « inspection de l'aire de trafic »), à la condition qu'une telle inspection ne cause pas de retard déraisonnable dans l'exploitation de l'aéronef.

5. Si, après avoir procédé à une inspection de l'aire de trafic, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante constatent, selon le cas :

a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef n'est pas conforme aux normes minimales en vigueur à ce moment en vertu de la Convention;

b) qu'il y a relâchement dans le maintien et l'application des normes et des exigences en matière de sécurité en vigueur à ce moment en vertu de la Convention,

les autorités aéronautiques de cette Partie contractante peuvent, aux fins de l'article 33 de la Convention et à leur discrétion, déterminer que les exigences selon lesquelles les certificats, les brevets ou les licences à l'égard de cet aéronef ou des membres d'équipage ont été délivrés ou rendus valides, ou que les exigences selon lesquelles cet aéronef est exploité, ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies en vertu de la Convention. Cette même détermination peut être faite dans le cas d'un refus d'accès à l'aéronef pour une inspection de l'aire de trafic.

6. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent, sans consultation, retenir, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations accordées à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante au cas où les autorités aéronautiques de la première Partie contractante concluraient que des mesures immédiates sont indispensables à la sécurité des opérations d'une entreprise de transport aérien.

7. Toute mesure prise par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante conformément aux paragraphes 3 ou 6 ci-dessus doit être levée dès que le motif pour lequel cette mesure a été prise n'existe plus.

ARTICLE VIII
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 fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la portée générale de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes doivent en particulier se conformer 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, du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988, de même qu'à toute autre convention multilatérale régissant la sécurité de l'aviation et liant les deux Parties contractantes.

3. 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 des membres d'équipage, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sûreté de l'aviation civile.

4. Dans la mesure où celles-ci s'appliquent à leur égard, les Parties contractantes 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 relative à l'aviation civile internationale; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont leur siège principal d'exploitation ou leur résidence permanente dans leur territoire et des exploitants d'aéroports situés dans leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de

l'aviation. En conséquence, chaque Partie contractante prévient l'autre Partie contractante de toute divergence entre sa réglementation et ses pratiques nationales et les normes se rapportant à la sûreté de l'aviation que contiennent les annexes dont il est question dans ce paragraphe. Une Partie contractante peut, à tout moment, solliciter des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante pour discuter de ces divergences.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 ci-dessus et prescrites par l'autre Partie contractante pour l'entrée, la sortie ou le séjour à l'intérieur de son territoire. Chaque Partie contractante doit veiller à ce que soient effectivement appliquées sur son territoire des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs et l'inspection des passagers, des membres d'équipage, des bagages de cabine, des bagages, des marchandises, du courrier et des provisions de bord, avant et durant l'embarquement et le chargement.

6. Chaque Partie contractante doit, dans la mesure du possible, acquiescer à toute demande qui lui est adressée par l'autre Partie contractante pour prendre des mesures de sûreté spéciales et raisonnables visant à faire face à une menace particulière.

7. Chaque Partie contractante a le droit, sur préavis d'au moins soixante (60) jours (ou tout autre délai plus court convenu entre les autorités aéronautiques) que ses autorités aéronautiques fassent leurs propres évaluations, sur le territoire de l'autre Partie contractante, relativement aux mesures de sûreté prises ou prévues par les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à destination ou en provenance du territoire de la première Partie contractante. Les formalités administratives nécessaires à la tenue de ces évaluations doivent être prises d'un commun accord entre les autorités aéronautiques et mises en oeuvre sans délai, de sorte que les évaluations soient effectuées expéditivement.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou de tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité des aéronefs, de leurs passagers et des membres d'équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes doivent se prêter mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou menace d'incident.

9. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article, la première Partie contractante peut demander la tenue de consultations. Ces consultations doivent débuter dans les quinze (15) jours suivant la réception d'une telle demande par l'une ou l'autre des Parties contractantes. L'incapacité de parvenir à une entente satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant le début des consultations constitue un motif valable de retenir, révoquer, suspendre ou assortir de conditions les autorisations de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante. Lorsqu'un cas d'urgence le justifie, ou afin de prévenir d'autres inobservations des dispositions du présent article, la première Partie contractante peut prendre des mesures provisoires en tout temps.

ARTICLE IX
UTILISATION DES AÉROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS

1. Les aéroports, voies aériennes, services de contrôle de la circulation et de la navigation aériennes, de sécurité de l'aviation ainsi que toutes autres installations et services connexes qui sont fournis dans le territoire d'une Partie contractante doivent être mis à la disposition des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante à des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables offertes à toute entreprise de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues au moment où sont pris les arrangements en vue de leur utilisation.

2. L'établissement et la perception des droits et redevances exigés dans le territoire d'une Partie contractante à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante pour l'utilisation d'aéroports, de services de contrôle de la circulation et de la navigation aériennes et d'autres installations et services connexes doivent être raisonnables et ne pas reposer sur un critère de discrimination injuste. Ces droits et redevances s'appliquant à une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante doivent être fixés selon des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables dont jouit toute autre entreprise de transport aérien offrant des services internationaux analogues au moment où les droits et redevances sont exigés.

3. Chaque Partie contractante doit encourager les discussions entre ses autorités compétentes chargées de fixer les frais et les entreprises de transport aérien qui ont recours aux services et aux installations et ce, dans la mesure du possible, par l'entremise d'organismes représentant ces entreprises. Un préavis raisonnable de tout projet de modification des frais d'utilisation doit être donné aux utilisateurs afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que les modifications ne soient apportées.

ARTICLE X
CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont toutes les mêmes occasions équitables d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Lors de l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante prennent en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas nuire indûment à la prestation des services qu'offrent ces dernières pour une même route, en totalité ou en partie.

3. Les services convenus qu'offrent les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être raisonnablement axés sur les besoins du public en matière de transport aérien sur les routes spécifiées et leur objectif premier doit être d'offrir, selon un coefficient de remplissage raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et aux prévisions raisonnables en matière de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, qui sont embarqués, ou chargés, et débarqués, ou déchargés, à des points sur les routes spécifiées dans les territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise de transport aérien sont prises conformément au principe général voulant que la capacité soit établie en fonction :

(a) des exigences de trafic à destination et en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

(b) des exigences de trafic dans les régions que dessert l'entreprise de transport aérien, en tenant compte des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région;

(c) des exigences de l'exploitation des opérations directes.

5. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent convenir d'offrir, relativement aux services convenus, une capacité qui dépasse la capacité autorisée en vertu du présent Accord, sous réserve de l'approbation (formelle ou tacite) des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Faute d'entente entre les entreprises de transport aérien désignées, les autorités aéronautiques peuvent se consulter et s'efforcer de parvenir à une entente sur la capacité.

6. Les augmentations de la capacité établie en vertu des dispositions du paragraphe 5 du présent article ne seront pas considérées comme des modifications à la capacité autorisée. Les autorités aéronautiques peuvent convenir entre elles de toute modification de la capacité autorisée.

ARTICLE XI
STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent, ou demandent à leurs entreprises de transport aérien désignées de fournir, à la demande des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques périodiques ou autres pouvant être raisonnablement requis pour un examen de l'exploitation des services convenus et reliés au trafic transporté par les entreprises de transport aérien désignées sur les routes spécifiées au présent Accord. Ces relevés indiquent le point d'origine et le point de destination finale du trafic.

2. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes collaborent étroitement à l'égard de la mise en oeuvre du paragraphe 1 du présent article et des méthodes de transmission des relevés statistiques.

ARTICLE XII
DROITS DE DOUANE ET AUTRES FRAIS

1. Sur une base de réciprocité, chaque Partie contractante exempte l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douane, des taxes d'accise, des frais

d'inspection et des autres taxes et droits nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consomptibles, les pièces de rechange, notamment les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions de bord (y compris les spiritueux, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers durant le vol) et les autres articles que l'on prévoit utiliser ou que l'on utilise exclusivement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de cette entreprise de même que les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le symbole de l'entreprise et le matériel publicitaire habituel distribué gratuitement par cette entreprise.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliquent aux objets visés au paragraphe 1 du présent article lorsqu'ils sont :

(a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou en son nom;

(b) conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, ou au départ du territoire de cette dernière;

(c) pris à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante;

indépendamment du fait que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, pour autant que ces objets ne sont pas aliénés dans le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement habituel des aéronefs, ainsi que les fournitures et les approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement aliénés conformément aux règlements douaniers.

4. Les bagages et les marchandises en transit direct à travers le territoire de l'une ou de l'autre des Parties contractantes sont exemptés des droits de douane et des autres frais semblables.

ARTICLE XIII
TARIFS

1. Pour l'application du présent article,

a) « prix » désigne tout taux, frais ou charge contenu dans les tarifs (incluant les régimes particuliers pour grands voyageurs ou les autres bénéfices offerts en association avec le transport aérien) pour le transport de passagers (et de leurs bagages) et/ou des marchandises (à l'exclusion du courrier) dans le cadre de services aériens réguliers et les conditions régissant

directement la disponibilité ou l'applicabilité de tels taux, frais ou charge, mais excluant les conditions générales de transport;

b) « conditions générales de transport » désigne les conditions de transport contenues dans les tarifs qui sont généralement applicables au transport aérien mais non directement liées au prix;

c) le terme « égaler » désigne le maintien ou la fixation, en temps opportun, d'un prix identique ou similaire (mais non inférieur).

2. Les prix relatifs au transport offert par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes au départ ou à destination du territoire de l'autre Partie contractante, doivent être fixés à des niveaux raisonnables, eu égard à tous les facteurs pertinents, y compris les intérêts des usagers, les coûts d'exploitation, les caractéristiques du service, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les prix des autres entreprises de transport aérien, de même qu'aux autres considérations d'ordre commercial influant sur le marché.

3. Les prix dont fait état le paragraphe 2 du présent article peuvent être établis individuellement ou, au choix de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées, coordonnés mutuellement ou avec d'autres entreprises de transport aérien. Une entreprise de transport aérien désignée ne doit justifier ses prix qu'auprès de ses propres autorités aéronautiques.

4. Chaque Partie contractante peut exiger que les prix concernant le transport entre les territoires des Parties contractantes soient déposés auprès de ses autorités aéronautiques par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées. Ces dépôts, lorsque requis, doivent être reçus par les autorités aéronautiques au moins un (1) jour avant la date prévue d'entrée en vigueur. Une entreprise de transport aérien désignée qui a établi un prix individuellement doit, au moment du dépôt, s'assurer que le prix ainsi déposé est accessible aux autres entreprises de transport aérien désignées.

5. Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante sont en désaccord avec un prix existant ou proposé pour le transport entre les territoires des Parties contractantes, elles doivent en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante ainsi que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées concernées. Les autorités aéronautiques qui reçoivent un avis de désaccord doivent aviser les autres autorités aéronautiques dans les dix (10) jours suivant la réception de l'avis afin de savoir si elles sont également en désaccord avec le prix. Le cas échéant, le prix ne doit pas entrer ou demeurer en vigueur.

6. Chaque Partie contractante peut exiger que l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante dépose les prix de transport entre son territoire et celui d'un pays tiers. De tels dépôts, lorsque requis, doivent être reçus au moins trente (30) jours avant la date prévue d'entrée en vigueur à moins qu'un délai de préavis plus long ne soit exigé pour les entreprises de transport aérien assurant des services de troisième et de quatrième libertés sur ce marché spécifique, auquel cas le délai le plus long s'applique.

7. Si, dans les quinze (15) jours suivant la date de réception d'un prix proposé par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante à l'égard du transport entre le territoire de l'autre

Partie contractante et un pays tiers, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'ont pas signifié leur désaccord à l'entreprise de transport aérien désignée concernée, ce prix doit être considéré comme accepté ou approuvé et doit être autorisé à entrer en vigueur à la date proposée. Une telle acceptation ou approbation peut par la suite être retirée sur préavis d'au moins trente (30) jours à l'entreprise de transport aérien désignée concernée dans le cas d'un service convenu et quinze (15) jours dans les autres cas. Le prix cessera alors de s'appliquer à la fin du délai de préavis applicable.

8. Un prix applicable au transport assuré par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un pays tiers ne doit pas être inférieur au prix licite le plus bas offert au public pour des services aériens internationaux réguliers exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante sur le marché en question, sauf avec l'autorisation des autorités aéronautiques de cette autre Partie contractante.

9. Toute entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante a le droit d'égaler tout prix licite offert au public pour des services réguliers exploités entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un pays tiers. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent exiger que l'entreprise de transport aérien désignée qui propose le prix fournisse une preuve satisfaisante quant à la disponibilité du prix ainsi égalé et à la compatibilité de cette mesure avec les exigences du présent article. Un prix introduit en vue d'en égaler un autre ne doit demeurer en vigueur que durant la période de disponibilité de ce dernier.

10. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent demander la tenue de discussions sur les prix à tout moment. Ces discussions, qui peuvent se dérouler verbalement ou par écrit, doivent avoir lieu dans les quinze (15) jours suivant la réception de la demande, à moins qu'il n'en soit autrement convenu entre les autorités aéronautiques. Ces dernières doivent collaborer pour obtenir les données nécessaires à l'examen d'un prix. S'il y a entente à la suite des discussions, les autorités aéronautiques des Parties contractantes doivent s'assurer de l'entrée en vigueur de cette entente.

11. Chaque Partie contractante peut exiger que l'entreprise de transport aérien désignée dépose ses conditions générales de transport auprès des autorités aéronautiques au moins trente (30) jours avant la date d'entrée en vigueur proposée, ou dans un délai plus court selon ce qu'autorisent les autorités aéronautiques. L'acceptation ou l'approbation de ces conditions de transport est assujettie à leur législation nationale et à leurs règlements. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent, en tout temps, retirer une telle acceptation ou approbation moyennant un préavis d'au moins quinze (15) jours aux entreprises de transport aérien désignées concernées, après quoi ces conditions doivent cesser d'être en vigueur.

ARTICLE XIV
VENTES ET TRANSFERT DE FONDS

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de procéder directement et, à sa discrétion, par l'entremise de ses agents, à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de vendre de tels

titres de transport dans la devise de ce territoire ou, à sa discrétion, sous réserve des lois et règlements nationaux, dans les devises qui ont libre cours dans d'autres pays, et toute personne peut acquérir ces titres dans les devises acceptées par l'entreprise.

2. Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de remettre dans son pays, sur demande, les fonds qu'elle obtient dans le cours normal de ses activités. La conversion et la remise sont autorisées sans restriction, sur la base des taux de change applicables aux paiements courants au moment de la présentation de la demande de transfert, et ne sont assujetties à aucun frais, sauf ceux que les banques perçoivent normalement pour ces transactions. Ces transferts doivent être effectués conformément aux règlements de la Partie contractante concernée en matière d'échange de devises.

ARTICLE XV
REPRÉSENTANTS D'ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont le droit d'établir des bureaux de représentation dans le territoire de l'autre Partie contractante et, à titre réciproque, de faire venir et de maintenir dans ce territoire ses représentants et ses employés des secteurs commercial, opérationnel et technique, selon ce qui est requis pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, ces besoins en personnel peuvent être comblés par son propre personnel, ou en ayant recours aux services de tout autre organisme ou de toute autre compagnie ou entreprise de transport aérien exerçant ses activités sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à assurer ces services sur le territoire de cette Partie contractante.

3. Les représentants et employés sont assujettis à la législation et aux règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante. En conformité avec cette législation et ces règlements :

(a) chaque Partie contractante accorde, à titre réciproque et dans les plus brefs délais, les permis de travail, visas de séjour ou autres documents analogues nécessaires aux représentants et employés dont il est question au paragraphe 1 du présent article;

(b) les deux Parties contractantes facilitent et accélèrent les procédures de délivrance des permis de travail requis des employés qui exercent certaines fonctions provisoires, dont la durée ne peut dépasser quatre-vingt-dix (90) jours.

ARTICLE XVI
SERVICES AU SOL

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes peuvent, à titre réciproque, assurer, dans le territoire de l'autre Partie contractante, leurs propres services au sol ou, à leur choix, s'adresser pour tout ou partie de ces services à tout agent autorisé par

les autorités compétentes de l'autre Partie contractante à assurer de tels services.

2. L'exercice des droits prévus au paragraphe 1 du présent article est assujetti uniquement aux contraintes physiques ou opérationnelles liées à des questions de sûreté ou de sécurité aéroportuaire. Les contraintes sont appliquées uniformément et selon des conditions non moins favorables que les conditions les plus favorables appliquées à une entreprise de transport aérien affectée à des services aériens internationaux analogues au moment où les contraintes sont imposées.

ARTICLE XVII
APPLICABILITÉ AUX SERVICES NOLISÉS

1. Les dispositions énoncées aux articles VI (Application des lois), VII (Normes de sécurité, certificats, brevets et licences), VIII (Sûreté de l'aviation) et XXI (Interdiction de fumer) du présent Accord s'appliquent également aux vols nolisés exploités par un transporteur aérien d'une Partie contractante vers le territoire de l'autre Partie contractante ou à partir de celui-ci, ainsi qu'au transporteur aérien qui exploite ces vols.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne modifient en rien ni la législation nationale et les règlements régissant l'autorisation accordée aux transporteurs aériens d'assurer des vols nolisés ni la conduite des transporteurs aériens ou des autres parties qui participent à l'organisation de ces activités.

ARTICLE XVIII
CONSULTATIONS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre afin de veiller à la mise en oeuvre et au respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de ses annexes.

Sauf entente contraire entre les Parties contractantes, ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception d'une demande en ce sens.

ARTICLE XIX
MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime qu'il est souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, y compris la liste des routes aériennes annexée à l'Accord, elle peut demander à l'autre Partie contractante que soient tenues des consultations conformément à l'article XVIII de l'Accord. Ces consultations peuvent avoir lieu par correspondance.

2. Les modifications qui se rapportent aux autres dispositions de l'Accord autres que la liste des routes aériennes, doivent être approuvées par chaque Partie contractante conformément à sa procédure constitutionnelle et elles entrent en vigueur aussitôt qu'elles ont été confirmées par un échange de notes

diplomatiques.

3. Les modifications qui se rapportent à la liste des routes aériennes peuvent être acceptées par les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Ces modifications prennent effet au moment où les autorités s'entendent et entrent en vigueur de façon définitive aussitôt qu'elles ont été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

ARTICLE XX
RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. En cas de différend entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes doivent d'abord s'efforcer de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nomme un arbitre dans un délai de soixante (60) jours suivant la date où l'une d'elles a reçu de l'autre Partie contractante, par les voies diplomatiques, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre est désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale est invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Si le président est de la même nationalité qu'une des Parties contractantes, le vice-président qui a le rang le plus élevé et qui n'est pas disqualifié pour ce motif, effectue la nomination. Dans tous les cas, le troisième arbitre est un ressortissant d'un État tiers, il agit en qualité de président du tribunal et détermine le lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article.

4. Chaque Partie contractante assume les dépenses engagées par l'arbitre qu'elle a nommé. Toutes les autres dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et dépenses du troisième arbitre, sont assumées à part égale.

5. Tant et aussi longtemps que l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut limiter, retenir ou révoquer tout droit ou privilège accordé par elle en vertu du présent Accord à la Partie contractante défaillante ou à l'entreprise de transport aérien désignée défaillante.

ARTICLE XXI
INTERDICTION DE FUMER

Chaque Partie contractante s'assure que l'usage du tabac soit interdit par ses transporteurs aériens sur tous leurs vols effectués pour le transport de passagers entre les territoires des Parties contractantes et ce, au plus tard à la date de mise en oeuvre du présent Accord, à l'exception des vols nolisés par une seule personne, entreprise ou organisation pour lesquels aucuns frais ou autre obligation financière ne sont imposés à un passager quelconque en rapport avec ces vols.

ARTICLE XXII
DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, aviser par écrit, par les voies diplomatiques, l'autre Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent Accord. Un tel avis est transmis simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale. L'Accord prend fin un (1) an après la date de réception de l'avis par l'autre Partie contractante, à moins que l'avis d'y mettre un terme ne soit retiré par consentement mutuel avant l'expiration de ce délai. Faute d'un accusé de réception par l'autre Partie contractante, l'avis est réputé avoir été reçu quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI).

ARTICLE XXIII
ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y est apportée sont enregistrés auprès de l'OACI.

ARTICLE XXIV
CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si une convention aérienne multilatérale de caractère général entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations peuvent être tenues conformément à l'article XVIII du présent Accord en vue de déterminer dans quelle mesure le présent Accord sera touché par les dispositions de la convention multilatérale.

ARTICLE XXV
TITRES

Les titres utilisés dans le présent Accord ne servent qu'à des fins de référence.

ARTICLE XXVI
ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées par écrit l'accomplissement de toutes les formalités constitutionnelles nécessaires dans leur pays respectif pour cette entrée en vigueur.

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

Fait en deux exemplaires à Montréal, le 29ième jour de septembre 2004 en vietnamien, en français et en anglais, chaque version faisant également foi.

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIETNAM

POUR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

ANNEXE

LISTE DES ROUTES AÉRIENNES

SECTION I

Les routes suivantes peuvent être exploitées pour des services en partage de codes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du gouvernement du Canada, dans un sens comme dans l'autre :

POINTS AU CANADA	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS AU VIETNAM	POINTS AU-DELÀ
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Notes

1. Les points au Vietnam peuvent être desservis séparément ou en combinaison.

2. Tout point intermédiaire ou point au-delà peut être omis de l'un ou de l'ensemble des services, à la condition que tous les services aient le Canada comme point de départ ou de destination.

3. Les droits de transit et les droits d'escale peuvent être exercés aux points intermédiaires ou aux points au Vietnam. Les droits d'escale ne peuvent pas être exercés entre les points au Vietnam. Les droits de la cinquième liberté ne sont pas disponibles entre les points intermédiaires et les points au Vietnam ni entre les points au Vietnam et les points au-delà.

4. 1) Sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les autorités aéronautiques du Vietnam, chaque entreprise de transport aérien désignée du Canada peut conclure des ententes de coopération aux fins :

a) d'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c'est-à-dire la vente de titres de transport sous son propre code) sur les vols exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien du Canada, du Vietnam ou de tout pays tiers;

b) du transport de trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien, laquelle est autorisée par les autorités aéronautiques du Vietnam à offrir des services de transport sous son propre code sur les vols exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada.

(2) Toutes les entreprises de transport aérien visées par une entente de partage de codes doivent détenir les autorisations sous-jacentes nécessaires à l'égard des routes.

(3) Les services de partage de codes concernant le transport entre des points au Vietnam sont limités aux vols exploités par une entreprise ou des entreprises de transport aérien autorisées par les autorités aéronautiques du Vietnam à fournir des services entre des points au Vietnam et tout transport

effectué entre des points au Vietnam sous le code de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées du Canada n'est disponible que dans le cadre d'un itinéraire international.

(4) Les autorités aéronautiques du Vietnam ne peuvent refuser la permission concernant les services de partage de codes mentionnés à la note 4(1)a) offerts par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada au motif que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien exploitant l'aéronef ne sont pas autorisées par le Vietnam à transporter du trafic sous le code de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Canada.

(5) Aux fins du partage de codes, les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer le trafic entre aéronef, sans restriction.

5. Pour l'application de l'article X (Capacité), ni la République socialiste du Vietnam ni ses autorités aéronautiques ne peuvent imposer unilatéralement de restrictions concernant la capacité, la fréquence ou le type d'aéronef offerts par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Canada, pour les services en partage de codes sur les vols d'autres entreprises de transport aérien.

SECTION II

Les routes suivantes peuvent être exploitées pour des services en partage de codes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du gouvernement du Vietnam, dans un sens comme dans l'autre :

POINTS AU VIETNAM	POINTS INTERMÉDIAIRES	POINTS AU CANADA	POINTS AU-DELÀ
Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points	Tout point ou tous points

Notes

1. Les points au Canada peuvent être desservis séparément ou en combinaison.

2. Tout point intermédiaire ou point au-delà peut être omis de l'un ou de l'ensemble des services, à la condition que tous les services aient le Vietnam comme point de départ ou de destination.

3. Les droits de transit et les droits d'escale peuvent être exercés aux points intermédiaires ou aux points au Canada. Les droits d'escale ne peuvent pas être exercés entre les points au Canada. Les droits de la cinquième liberté ne sont pas disponibles entre les points intermédiaires et les points au Canada ni entre les points au Canada et les points au-delà.

4. (1) Sous réserve des exigences réglementaires normalement appliquées à de telles opérations par les autorités aéronautiques du Canada, chaque entreprise de transport aérien désignée du Vietnam peut conclure des ententes de coopération aux fins:

(a) d'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées en partage de codes (c'est-à-dire la vente de titres de transport sous son propre code) sur les vols exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien du Vietnam, du Canada ou de tout pays tiers;

(b) du transport de trafic sous le code de toute autre entreprise de transport aérien, laquelle est autorisée par les autorités aéronautiques du Canada à offrir des services de transport sous son propre code sur les vols exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Vietnam.

(2) Toutes les entreprises de transport aérien visées par une entente de partage de codes doivent détenir les autorisations sous-jacentes nécessaires à l'égard des routes.

(3) Les services de partage de codes concernant le transport entre des points au Canada sont limités aux vols exploités par une entreprise ou des entreprises de transport aérien autorisées par les autorités aéronautiques du Canada à fournir des services entre des points au Canada et tout transport effectué entre des points au Canada sous le code de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées du Vietnam n'est disponible que dans le cadre d'un itinéraire international.

(4) Les autorités aéronautiques du Canada ne peuvent refuser la permission concernant les services de partage de codes mentionnés à la note 4(1)a) offerts par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Vietnam au motif que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien exploitant l'aéronef ne sont pas autorisées par le Canada à transporter du trafic sous le code de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par le Vietnam.

(5) Aux fins du partage de codes, les entreprises de transport aérien sont autorisées à transférer le trafic entre aéronef, sans restriction.

5. Pour l'application de l'article X (Capacité), ni le Canada ni ses autorités aéronautiques ne peuvent imposer unilatéralement de restrictions concernant la capacité, la fréquence ou le type d'aéronef offerts par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du Vietnam, pour les services en partage de codes sur les vols d'autres entreprises de transport aérien.

SECTION III

La route suivante peut être exploitée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du gouvernement du Canada, au moyen de ses propres aéronefs, dans un sens comme dans l'autre :

Points au Canada	**Points intermédiaires**	**Points au Vietnam**	**Points au-delà**
À être convenu	À être convenu	À être convenu	À être convenu

SECTION IV

La route suivante peut être exploitée par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées du gouvernement du Vietnam, au moyen de ses propres aéronefs, dans un sens comme dans l'autre :

Points au Vietnam	**Points intermédiaires**	**Points au Canada**	**Points au-delà**
À être convenu	À être convenu	À être convenu.	À être convenu.

Note

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent, sur tous les vols ou l'un quelconque d'entre eux, omettre tout point mentionné ci-dessus, pour autant que le point de départ et la destination du service sur cette route soient situés à l'intérieur du territoire de cette Partie contractante.