2082

H I Ệ P Đ Ị N H

Giữa

NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Và

LIÊN BANG THỤY SĨ

VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Hội đồng Liên bang Thụy Sĩ,

Nhằm mục đích phát triển sự hợp tác quốc tế trong lĩnh vực vận chuyển hàng không, và

Nhằm mục đích tạo ra các cơ sở cần thiết để thiết lập các chuyến bay thường xuyên,

Đã chỉ định các đại diện toàn quyền hợp thức và các đại diện đó đã thỏa thuận các điều sau đây :

Điều 1

Định nghĩa

1. Để dùng cho Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định :

a) danh từ "Nhà chức trách hàng không" đối với nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam là Tổng cục Hàng không Dân dụng, và đối với Liên bang Thụy Sĩ là Cục Hàng không dân dụng Liên

bang, hoặc trong cả hai trường hợp là bất cứ cá nhân hay tổ chức nào được phép thực hiện các chức năng hiện giao cho các Nhà chức trách đó đảm nhiệm;

b) danh từ "Lãnh thổ của một quốc gia" chỉ các vùng đất (đất liền và hải đảo) và vùng biển tiếp giáp, kể cả vùng trời trên các vùng đó, thuộc chủ quyền của quốc gia đó;

c) danh từ "Xí nghiệp vận chuyển hàng không" chỉ mọi xí nghiệp hàng không cung cấp hoặc khai thác chuyến bay quốc tế;

d) danh từ "Xí nghiệp được chỉ định" chỉ một xí nghiệp vận chuyển hàng không mà một Bên Ký kết đã chỉ định theo đúng Điều 3 của Hiệp định này để khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận;

e) danh từ "Giá cước" chỉ giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý, và hàng hóa và các điều kiện áp dụng các giá đó, bao gồm cả hoa hồng và các phụ phí về xuất và bán chứng từ vận chuyển, trừ các khoản tiền trả và điều kiện liên quan đến việc chuyên chở bưu kiện;

f) danh từ "Hạ cánh không thương mại" chỉ việc hạ cánh không nhằm mục đích cho lên, xuống hành khách, hàng hóa hoặc bưu kiện.

2. Phụ lục của Hiệp định là một bộ phận gắn liền của Hiệp định. Mọi tham chiếu về Hiệp định cũng gắn với Phụ lục; trừ trường hợp có quy định khác biệt.

Điều 2

Quyền trên các đường bay quy định

1. Mỗi Bên Ký kết đồng ý cho Bên Ký kết kia những quyền nêu ở Hiệp định này nhằm thiết lập những chuyến bay và những đường bay đã nêu trong các bảng ghi ở Phụ lục. Những chuyến bay và những đường bay này sau đây được gọi là "chuyến bay thỏa thuận" và "đường bay quy định".

2. Với điều kiện phải theo những quy định của Hiệp định này, xí nghiệp được chỉ định của mỗi Bên Ký kết, trong việc khai thác những chuyến bay quốc tế được hưởng :

a) quyền bay qua lãnh thổ của Bên Ký kết kia mà không hạ cánh theo các đường bay do Bên Ký kết này quy định;

b) quyền hạ cánh không thương mại trên lãnh thổ của nước đó ở các sân bay mở ra cho việc giao lưu quốc tế;

c) quyền cho lên, xuống hành khách, hàng hóa và bưu kiện ở lãnh thổ đó tại các điểm đã nêu ở Phụ lục.

3. Không một điều khoản của Hiệp định này cho phép xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết quyền nhận hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện trên lãnh thổ của Bên Ký kết kia để chở đến điểm khác cùng nằm trên lãnh thổ của Bên Ký kết đó.

4. Các máy bay của một Bên Ký kết được hưởng các quyền nói ở đoạn 2 của Điều này không được trong bất kỳ trường hợp nào dùng vào mục đích có hại đến an ninh của quốc gia kia.

Bo

Điều 3

Chỉ định xí nghiệp vận chuyển hàng không

1. Mỗi Bên Ký kết có quyền chỉ định một xí nghiệp vận chuyển hàng không để khai thác các chuyến bay thỏa thuận. Việc chỉ định đó sẽ được thông báo bằng văn bản giữa các Nhà chức trách hàng không của hai Bên Ký kết.

2. Với điều kiện theo đúng các quy định ở đoạn 3 và 4 của Điều này, Nhà chức trách hàng không sau khi nhận được thông báo về việc chỉ định sẽ nhanh chóng cấp cho xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia giấy phép khai thác cần thiết.

3. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên Ký kết có thể yêu cầu xí nghiệp được Bên Ký kết kia chỉ định chứng minh rằng xí nghiệp đó có thể đáp ứng các điều kiện đã nêu trong các luật lệ và quy tắc mà các Nhà chức trách đó áp dụng thông thường đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế.

4. Mỗi Bên Ký kết có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nói ở đoạn 2 Điều này, hoặc đình ra các điều kiện xét thấy cần thiết đối với việc thực hiện các quyền đã nói ở Điều 2 của Hiệp định này, nếu Bên Ký kết đó không có bằng chứng là phần lớn tài sản và việc kiểm soát thực sự đối với xí nghiệp này thuộc về Bên Ký kết đã chỉ định xí nghiệp hoặc thuộc về các công dân của Bên đó.

5. Khi nhận được giấy phép khai thác nêu ở đoạn 2 Điều này xí nghiệp được chỉ định có thể bắt đầu việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận bất kỳ lúc nào, miễn là giá cước được ấn định theo đúng các quy định của Điều 12 của Hiệp định này đã có hiệu lực.

9

Bo

Điều 4

Thu hồi và đình chỉ

1. Mỗi Bên Ký kết có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc cho xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia thực hiện các quyền nói ở Điều 2 của Hiệp định này, hoặc đặt ra những điều kiện xét thấy cần thiết trong việc thực hiện các quyền đó, nếu :

a) xí nghiệp đó không chứng minh được rằng phần lớn tài sản và quyền kiểm soát thực sự xí nghiệp thuộc về Bên Ký kết đã chỉ định xí nghiệp hoặc thuộc về các công dân của Bên đó, hoặc nếu

b) xí nghiệp đó không tuân theo hoặc vi phạm nặng những luật lệ và quy tắc của Bên Ký kết đã cho các quyền đó, hoặc nếu

c) xí nghiệp đó không khai thác những chuyến bay thỏa thuận theo các điều kiện đã quy định trong Hiệp định này.

2. Chỉ được thực hiện quyền nói trên sau khi đã hỏi ý kiến của Bên Ký kết kia, trừ trường hợp việc thu hồi, đình chỉ hoặc đặt điều kiện đã nói ở đoạn 1 Điều này là cần phải tiến hành ngay để tránh việc tái vi phạm các luật lệ và quy tắc.

Điều 5

Thực hiện quyền chuyên chở

1. Các xí nghiệp được chỉ định sẽ được hưởng những khả năng ngang nhau và công bằng trong việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận giữa lãnh thổ của các Bên Ký kết.

9

80

2. Xí nghiệp được chỉ định của mỗi Bên Ký kết sẽ chú ý đến lợi ích của xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia để khỏi ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay thỏa thuận của xí nghiệp đó.

3. Khả năng vận chuyển của các xí nghiệp được chỉ định phải đáp ứng với nhu cầu vận chuyển.

4. Các chuyến bay thỏa thuận nhằm mục đích chủ yếu là cung cấp khả năng vận chuyển đáp ứng với nhu cầu vận chuyển giữa lãnh thổ của Bên Ký kết đã chỉ định xí nghiệp và các điểm hạ cánh trên các đường bay quy định.

5. Quyền của mỗi xí nghiệp được chỉ định được vận chuyển quốc tế giữa lãnh thổ của Bên Ký kết kia và lãnh thổ của nước thứ ba phải thực hiện theo đúng với các nguyên tắc phát triển bình thường đã được hai Bên Ký kết xác nhận và với điều kiện là khả năng vận chuyển phù hợp :

a) với yêu cầu vận chuyển đi và đến lãnh thổ của Bên Ký kết đã chỉ định xí nghiệp;

b) với nhu cầu vận chuyển trong các khu vực bay qua và có lưu ý tới các chuyến bay của địa phương và của khu vực;

c) với yêu cầu khai thác kinh tế của các chuyến bay thỏa thuận.

6. Các vấn đề liên quan đến việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận sẽ được giải quyết giữa các Nhà chức trách hàng không của các Bên Ký kết.

9

8.

Điều 6

Miễn thuế và lệ phí

1. Các máy bay mà xí nghiệp hàng không được chỉ định của mỗi Bên Ký kết dùng vào việc chuyên chở quốc tế, cũng như các thiết bị thông thường, dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ, vật phẩm trên máy bay kể cả thức ăn, thức uống, thuốc lá khi nhập vào lãnh thổ của Bên Ký kết kia sẽ được miễn mọi khoản thuế quan, lệ phí, miễn là các thiết bị, dự trữ và vật phẩm đó để lại trên máy bay cho đến khi tái xuất.

2. Các khoản sau đây cũng được miễn thuế quan và các lệ phí khác :

a) vật phẩm dùng trên máy bay được lấy từ lãnh thổ của một Bên Ký kết trong giới hạn mà các Nhà chức trách của Bên đó ấn định mà chỉ để dùng trên máy bay thực hiện chuyến bay quốc tế của xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia;

b) các phụ tùng thay thế và các thiết bị thông thường trên máy bay, nhập vào lãnh thổ của Bên Ký kết kia để bảo dưỡng, tu sửa máy bay dùng vào vận chuyển quốc tế;

c) nhiên liệu và dầu mỡ cung cấp cho máy bay của xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia dùng vào việc chuyên chở quốc tế, kể cả những thứ đó được sử dụng trên phần đường bay nằm trên lãnh thổ của Bên Ký kết đã cho đưa các thứ đó lên máy bay.

3. Các thiết bị thông thường, cũng như các vật phẩm trên máy bay của xí nghiệp được chỉ định của một Bên Ký kết chỉ

được bốc xuống lãnh thổ Bên Ký kết kia sau khi có sự đồng ý của Nhà chức trách hải quan trên lãnh thổ đó. Trong trường hợp này, những thứ đó sẽ phải đặt dưới sự giám sát của Nhà chức trách nói trên cho đến khi nào được tái xuất hoặc được đưa tới một nơi khác theo đúng với luật lệ hải quan.

Điều 7

Qúa cảnh trực tiếp

Hành khách, hành lý, hàng hóa qúa cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên Ký kết mà không rời khu vực của sân bay dành riêng cho qúa cảnh sẽ chỉ phải kiểm soát đơn giản, trừ trường hợp cần thiết phải chống bạo lực và không tặc. Hành lý và hàng hóa qúa cảnh trực tiếp sẽ được miễn lệ phí và thuế, kể cả thuế quan.

Điều 8

Áp dụng luật pháp và quy định

1. Các luật lệ và quy định của một Bên Ký kết quản lý việc ra, vào lãnh thổ của các máy bay sử dụng trong việc chuyên chở quốc tế hoặc quản lý các chuyến bay của những máy bay này trên lãnh thổ đó sẽ được áp dụng cho xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia.

2. Các luật lệ và quy định của một Bên Ký kết quản lý việc ra, vào, đậu lại trên lãnh thổ của Bên đó đối với hành khách, tổ lái, hành lý, hàng hóa hoặc bưu kiện như các luật lệ quy định liên quan đến thủ tục ra, vào, xuất cảnh, nhập cảnh, hải quan, y tế, sẽ được áp dụng đối với hành khách, tổ lái, hành lý, hàng hóa hoặc bưu kiện chở trên máy bay của xí

nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia, trong khi ở trên lãnh thổ của Bên này.

3. Các Nhà chức trách có thẩm quyền của mỗi Bên Ký kết có quyền xem xét máy bay và các thứ chở trên máy bay, miễn là không làm chậm trễ máy bay một cách qúa đáng.

Điều 9

Nguyên tắc không phân biệt đối sử

1. Mỗi một Bên Ký kết không có quyền dành ưu tiên cho xí nghiệp riêng của mình hơn xí nghiệp được chỉ định của Bên kia trong việc thi hành các luật lệ và quy định đã nêu ở Điều 8 Hiệp định này.

2. Trong việc sử dụng sân bay và các cơ sở phục vụ khác của một Bên Ký kết, xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia sẽ không phải trả lệ phí cao hơn các lệ phí mà các máy bay quốc gia tiến hành các chuyến bay quốc tế thường lệ phải trả.

Điều 10

Cơ quan đại diện

1. Xí nghiệp được chỉ định của mỗi Bên Ký kết được quyền duy trì trên lãnh thổ của Bên Ký kết kia một cơ quan đại diện với số nhân viên kỹ thuật và thương vụ cần thiết để bảo đảm việc khai thác tốt và có lợi đường bay.

2. Số lượng nhân viên cần thiết cho cơ quan đại diện sẽ do các xí nghiệp được chỉ định thỏa thuận với nhau và sẽ do các Nhà chức trách Hàng không của hai Bên Ký kết phê chuẩn.

3. Trừ khi có thỏa thuận riêng, nhân viên của cơ quan đại diện phải là công dân của Bên Ký kết này hoặc Bên Ký kết kia.

4. Người đại diện và nhân viên của cơ quan đại diện của xí nghiệp được chỉ định phải tuân theo các luật lệ và quy định của địa phương.

5. Trong hoạt động thương mại, nguyên tắc có đi có lại sẽ được áp dụng. Các cơ quan có thẩm quyền của mỗi Bên Ký kết sẽ có sự giúp đỡ cần thiết cho cơ quan đại diện của xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia làm việc được tốt.

Điều 11

Dấu hiệu quốc tịch và đăng ký. Tài liệu trên máy bay

1. Máy bay của các xí nghiệp được chỉ định dùng cho các chuyến bay thỏa thuận phải có dấu hiệu quốc tịch và đăng ký và phải mang theo các tài liệu sau đây :

- giấy đăng ký máy bay,
- giấy chứng nhận đủ khả năng bay,
- sổ hành trình,
- giấy phép sử dụng điện đài trên máy bay.

2. Các giấy chứng nhận đủ khả năng bay, giấy chứng nhận trình độ và bằng do một Bên Ký kết cấp hoặc thừa nhận có giá trị sẽ được Bên Ký kết kia công nhận có giá trị trong thời gian các giấy tờ đó còn hiệu lực.

9

B.

3. Tuy nhiên, trong việc đi lại trên lãnh thổ của mình, mỗi Bên Ký kết có quyền không công nhận các giấy chứng nhận và bằng do Bên Ký kết kia hoặc một Quốc gia khác cấp cho các công dân của mình.

4. Các nhân viên tổ lái của xí nghiệp được chỉ định của một Bên Ký kết dùng trên các đường bay quy định sẽ là các công dân của Bên Ký kết đó, hoặc của một Quốc gia khác với sự thỏa thuận của Nhà chức trách hàng không của Bên Ký kết kia .

Điều 12

Giá cước

1. Các giá cước mà mỗi xí nghiệp được chỉ định phải áp dụng trong việc vận chuyển đi hoặc đến lãnh thổ của Bên Ký kết kia sẽ được ấn định theo tỷ giá hợp lý có chú ý tới các yếu tố cấu tạo thành, bao gồm giá khai thác, lợi nhuận hợp lý các đặc điểm của mỗi dịch vụ và giá cước của các xí nghiệp vận chuyển hàng không khác.

2. Nếu có thể, các giá cước nêu ở đoạn 1 Điều này, sẽ do các xí nghiệp được chỉ định của hai Bên Ký kết thỏa thuận ấn định sau khi đã tham khảo ý kiến các xí nghiệp vận chuyển hàng không bay cùng hoặc một phần đường bay đó. Các xí nghiệp được chỉ định, nếu có thể, cần áp dụng phương pháp định giá cước của tổ chức quốc tế, tổ chức này sẽ đưa ra các kiến nghị.

3. Các giá cước được ấn định như vậy sẽ trình lên Nhà chức trách hàng không của Bên Ký kết kia phê chuẩn, ít nhất là 60 ngày trước ngày có hiệu lực. Trong trường hợp đặc biệt, thời hạn này có thể rút ngắn nhưng phải có sự thỏa thuận của Nhà chức trách đó. Nếu không có Nhà chức trách hàng không Bên

nào thông báo việc không phê chuẩn trong thời hạn 30 ngày sau khi đệ trình, giá cước đó xem như đã được phê chuẩn.

4. Nếu các xí nghiệp được chỉ định không đi đến thỏa thuận với nhau, hoặc các giá cước đó không được các Nhà chức trách Hàng không của một Bên Ký kết phê chuẩn, các Nhà chức trách hàng không sẽ cố gắng ấn định giá cước theo sự thỏa thuận tay đôi. Các cuộc thương lượng sẽ bắt đầu trong vòng 30 ngày sau khi đã xác định rõ ràng rằng các xí nghiệp được chỉ định không đi đến thỏa thuận, hoặc sau khi các Nhà chức trách hàng không của một Bên Ký kết thông báo cho Nhà chức trách hàng không của Bên Ký kết kia việc không phê chuẩn các giá cước.

5. Trong trường hợp không đi đến thỏa thuận, việc tranh chấp sẽ giải quyết theo thủ tục nêu ở điều 17 sau đây.

6. Các giá cước đã được ấn định sẽ có hiệu lực cho đến khi giá cước mới ấn định theo đúng với các quy định của Hiệp định hoặc của Điều 17 của Hiệp định, nhưng tối đa trong thời hạn 12 tháng tính từ ngày các Nhà chức trách Hàng không của một trong các Bên Ký kết từ chối việc phê chuẩn.

7. Xí nghiệp được chỉ định sẽ không được trong bất cứ trường hợp nào áp dụng các giá cước khác với các giá cước đã được phê chuẩn theo đúng đoạn 3 của Điều này.

Điều 13

Lịch bay và các chuyến bay phụ

1. Xí nghiệp được chỉ định của một Bên Ký kết sẽ đệ trình lịch bay với Nhà chức trách hàng không của Bên Ký kết kia để phê chuẩn, ít nhất là 30 ngày trước khi khai thác các

chuyến bay thỏa thuận. Thủ tục này cũng sẽ được tiến hành đối với việc thay đổi lịch bay sau này.

2. Xí nghiệp chỉ định của một Bên Ký kết phải xin được phép của Nhà chức trách hàng không Bên Ký kết kia đối với các chuyến bay phụ mà xí nghiệp đó tiến hành ngoài lịch bay đã được phê chuẩn. Theo nguyên tắc chung, việc xin phép phải làm ít nhất là 2 ngày làm việc trước lúc bắt đầu chuyến bay.

Điều 14

Chuyển chênh lệch thu

Mỗi Bên Ký kết cam kết bảo đảm cho xí nghiệp được chỉ định của Bên Ký kết kia được tự do chuyển số chênh lệch thu chi thực hiện được trên lãnh thổ của mình trong việc vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện của xí nghiệp đó theo tỷ giá chính thức. Nếu việc thanh toán giữa các Bên Ký kết được giải quyết bằng một Hiệp định riêng, thì Hiệp định này sẽ được áp dụng.

Điều 15

Trao đổi thống kê

Theo yêu cầu, các Nhà chức trách hàng không của các Bên Ký kết sẽ thông báo cho nhau các số liệu thống kê theo từng thời kỳ hoặc các tin tức tương tự liên quan tới việc vận chuyển trên các chuyến bay thỏa thuận.

Điều 16

Tham khảo ý kiến

1. Mỗi Bên Ký kết hoặc Nhà chức trách hàng không của Bên đó có thể trao đổi ý kiến với Bên Ký kết kia hoặc với

9

Bo

Nhà chức trách hàng không của Bên kia.

2. Việc trao đổi ý kiến theo đề nghị của Bên Ký kết hoặc của Nhà chức trách hàng không của Bên đó, cần được bắt đầu tiến hành trong vòng 60 ngày sau khi nhận được lời đề nghị.

Điều 17

Giải quyết các tranh chấp

Mọi tranh chấp liên quan đến việc hiểu hoặc thực hiện Hiệp định này sẽ giải quyết bằng thương lượng trực tiếp giữa các Nhà chức trách hàng không. Trong trường hợp các Nhà chức trách hàng không không đi đến thỏa thuận được với nhau, việc tranh chấp sẽ giải quyết theo đường ngoại giao.

Điều 18

Các công ước đa phương

Hiệp định này sẽ điều chỉnh cho phù hợp với công ước đa phương có thể liên quan tới hai Bên Ký kết.

Điều 19

Hủy bỏ

1. Mỗi Bên Ký kết có thể bất cứ lúc nào hủy bỏ Hiệp định này bằng văn bản thông báo cho nhau.

2. Việc hủy bỏ này sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ khi nhận được thông báo hủy. Tuy nhiên việc hủy bỏ này có thể được rút lại nếu có sự thỏa thuận chung trước khi hết thời hạn này.

9

Bo

Điều 20

Áp dụng và sửa đổi

1. Hiệp định này được áp dụng tạm thời từ ngày ký. Hiệp định sẽ có hiệu lực từ khi các Bên Ký kết thông báo cho nhau đã hoàn thành các thủ tục hiến pháp của nước mình liên quan tới việc ký và hiệu lực của các Hiệp định quốc tế.

2. Mọi điều sửa đổi Hiệp định này sẽ được áp dụng tạm thời từ ngày ký. Việc sửa đổi đó sẽ có hiệu lực từ khi các Bên Ký kết thông báo cho nhau việc hoàn thành các thủ tục hiến pháp.

3. Những việc sửa đổi Phụ lục có thể được thỏa thuận trực tiếp giữa các Nhà chức trách hàng không của các Bên Ký kết. Những sửa đổi đó sẽ được áp dụng tạm thời từ ngày ký và sẽ có hiệu lực sau khi đã được xác định bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao.

Để làm bằng, những người đại diện toàn quyền của hai Bên Ký kết đã ký Hiệp định này.

Làm tại Hà nội ngày 06 tháng 12 năm 1979 bằng hai bản tiếng Việt và tiếng Pháp. Cả hai văn bản đều có giá trị như nhau.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM	THAY MẶT HỘI ĐỒNG LIÊN BANG THỤY SĨ
HOÀNG NGỌC DIÊU	ETIENNE BOURGNON

P H Ụ L Ụ C

Bảng đường bay

Bảng I

- Các đường bay mà xí nghiệp được chỉ định của nước Cộng hoà Xã hội chủ nghĩa Việt Nam có thể khai thác các chuyến bay :

Điểm đi	Điểm giữa đường	Điểm đến Thụy Sĩ	Điểm quá Thụy Sĩ
các điểm ở Việt Nam	Bangkok Bombay hoặc Delhi Bagdad	một điểm ở Thụy Sĩ	Paris hoặc Londres hoặc Stockholm

Bảng II

- Các đường bay mà xí nghiệp được chỉ định của Liên bang Thụy Sĩ có thể khai thác các chuyến bay :

Điểm đi	Điểm giữa đường	Điểm đến Việt Nam	Điểm quá Việt Nam
các điểm ở Thụy Sĩ	Athènes Karachi Bombay hoặc Delhi	Hanoi	Manille hoặc Hongkong hoặc Tokyo

Chú thích :

1. Theo thuận tiện của các xí nghiệp được chỉ định, có thể bỏ không hạ cánh xuống các điểm trên các đường bay quy định đối với tất cả hoặc một số các chuyến bay.

2. Các điểm trên các đường bay quy định không nhất thiết phải theo thứ tự đã nêu, miễn là chuyến bay có liên quan được khai thác trên một đường bay tương đối trực tiếp.

3. Mỗi xí nghiệp được chỉ định có thể kết thúc bất kỳ chuyến bay thỏa thuận nào trên lãnh thổ của Bên Ký kết kia.

4. Mỗi xí nghiệp được chỉ định có thể hạ cánh ở các điểm không nêu trên, với điều kiện là không được quyền chuyên chở giữa các điểm đó và lãnh thổ của Bên Ký kết kia.

A C C O R D

entre

la République Socialiste du Vietnam

et

la Confédération Suisse

relatif aux transports aériens

Le Gouvernement de la République Socialiste du Vietnam et le Conseil fédéral suisse

aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

aux fins de créer les bases nécessaires en vue d'établir des services aériens réguliers,

ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Définitions

1. Pour l'application du présent Accord et de son Annexe:

a. l'expression "autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne la République Socialiste du Vietnam, l'Administration générale de l'aviation civile, en ce qui concerne la Confédération Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile

6)

L.o.

ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;

b. l'expression "territoire d'un Etat" signifie les régions terrestres (continentales et insulaires) et les eaux territoriales adjacentes, y compris l'espace aérien au-dessus de ces régions, qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat;

c. l'expression "entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

d. l'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;

e. l'expression "tarif" signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

f. l'expression "escale non commerciale" signifie un atterrissage n'ayant pas pour but l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises et d'envois postaux.

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

Article 2

Droits sur les routes spécifiées

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après "services convenus" et "routes spécifiées".

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services aériens internationaux:

a. du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante suivant les routes aériennes déterminées par cette dernière;

b. du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire aux aéroports ouverts au trafic international;

c. du droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

3. Aucune disposition du présent article ne conférera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

9

Bo

4. Les aéronefs d'une Partie Contractante bénéficiant des droits mentionnés au paragraphe 2 de cet article ne seront en aucun cas utilisés à des fins préjudiciables à la sécurité de l'autre Partie Contractante.

Article 3

Désignation de l'entreprise de transport aérien

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes pourront exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux.

6

Ko

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord soit en vigueur.

Article 4

Révocation et suspension

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de

9

10

ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si

b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement négligé les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si

c. cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à moins que la révocation, la suspension ou la fixation des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

Article 5

Exercice des droits de trafic

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prendra en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise.

9

Bo

3. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées devra être adaptée à la demande de trafic.

4. Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.

5. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers devra être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:

a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;

b. à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;

c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

6. Les questions concernant l'exploitation des services convenus seront réglées entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

9

B.

Article 6

Exonération de droits, frais et taxes

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes:

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

b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;

c. les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

9

Bo

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils devront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 7

Transit direct

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée seront soumis à un contrôle très simplifié, sauf en cas de mesures nécessaires contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des taxes et des droits, y compris des droits de douane.

Article 8

Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux - tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires - s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante auront le droit de visiter les aéronefs et leur chargement, à l'arrivée comme au départ, à condition de ne pas retarder indûment le vol.

9

Pc

Article 9

Principe de non-discrimination

1. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférences à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés à l'article 8 du présent Accord.

2. Pour l'utilisation des aéroports et des autres facilités mises à disposition par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante n'aura pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

Article 10

Représentation

1. L'entreprise aérienne désignée par chaque Partie Contractante a le droit d'établir sur le territoire de l'autre Partie Contractante une représentation avec le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer une bonne et rentable exploitation de la ligne.

2. Le nombre des personnes nécessaires à la représentation sera convenu entre les entreprises aériennes désignées et

approuvées par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

3. Sauf accord spécial, le personnel de la représentation aura la citoyenneté de l'une ou de l'autre Partie Contractante.

4. Le représentant et le personnel de la représentation de l'entreprise aérienne désignée doivent respecter les lois et règlements locaux.

5. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les organismes compétents de chaque Partie Contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement de la représentation de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie Contractante.

Article 11

Marques de nationalité et d'immatriculation.
Documents de bord

1. Les aéronefs des entreprises désignées, affectés aux services convenus, doivent porter leurs marques de nationalité et d'immatriculation et posséder à bord les documents suivants:

- le certificat d'immatriculation,
- le certificat de navigabilité,

6

Bo

- le carnet de route de l'aéronef,
- l'autorisation d'emploi de la station radio de bord.

2. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur.

3. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

4. Les membres d'équipage de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante employés sur les routes spécifiées seront des citoyens de cette Partie Contractante ou d'un Etat tiers avec le consentement des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

Article 12

Tarifs

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les

éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, si possible, appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques s'efforceront de fixer les tarifs par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il est manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ont notifié

9

Bo

aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant les tarifs.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 17 ci-après.

6. Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 17 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

7. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante ne pourra en aucun cas appliquer d'autres tarifs que ceux approuvés conformément au paragraphe 3 de cet article.

Article 13

Horaires et vols supplémentaires

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

6

B.

2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux jours ouvrables avant le début du vol.

Article 14

Transfert des excédents de recettes

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par cette entreprise désignée. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

Article 15

Echange de statistiques

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au trafic sur les services convenus.

9

Bo

Article 16

Consultations

1. Chaque Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques pourront demander une consultation avec l'autre Partie Contractante ou avec ses autorités aéronautiques.

2. Une consultation demandée par une Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques devra commencer dans un délai de soixante jours après réception de la demande.

Article 17

Règlement des différends

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par négociations directes entre les autorités aéronautiques. Au cas où les autorités aéronautiques n'arriveraient pas à un accord, le différend devra être réglé par la voie diplomatique.

Article 18

Conventions multilatérales

Le présent Accord sera mis en harmonie avec toute convention multilatérale qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 19

Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord par notification écrite.

2. La dénonciation aura effet au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la dénonciation. Celle-ci peut cependant être retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

Article 20

Application et modifications

1. Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature. Il entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. Toute modification du présent Accord sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature. Elle entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles.

3. Des modifications de l'Annexe pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour de leur signature et entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

En foi de quoi les plénipotentiaires des deux Parties Contractantes ont signé le présent Accord.

Fait à Hanoï le 6 décembre 1979 en double exemplaire, en langues vietnamienne et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République Socialiste
du Vietnam:

Hoang Ngoc Diêu

Pour le Conseil fédéral
suisse:

Etienne Bourgnon

Etienne Bourgnon

ANNEXE

Tableaux de routes

Tableau I

- Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la République Socialiste du Vietnam peut exploiter des services aériens:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points en Suisse:	Points au-delà de la Suisse:
points au Vietnam	Bangkok Bombay ou Delhi Bagdad	un point en Suisse	Paris ou Londres ou Stockholm

Tableau II

- Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Confédération Suisse peut exploiter des services aériens:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points au Vietnam:	Points au-delà du Vietnam:
points en Suisse	Athènes Karachi Bombay ou Delhi	Hanoï	Manille ou Hong Kong ou Tokyo

9

Bo

Notes

1. Les points sur les routes spécifiées peuvent, à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.

2. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route dans une certaine mesure directe.

3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

4. Chaque entreprise désignée peut desservir des points non mentionnés, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.