

**No. 35599**

---

**Denmark  
and  
Viet Nam**

**Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Socialist Republic of Vietnam (with annex and memorandum of understanding). Hanoi, 25 September 1997**

**Entry into force:** *10 November 1997 by notification, in accordance with article 21*

**Authentic texts of the Agreement and the annex:** *Danish, English and Vietnamese*

**Authentic text of the memorandum of understanding:** *Danish and English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Denmark, 2 March 1999*

---

**Danemark  
et  
Viet Nam**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam (avec annexe et mémorandum d'accord). Hanoi, 25 septembre 1997**

**Entrée en vigueur :** *10 novembre 1997 par notification, conformément à l'article 21*

**Textes authentiques de l'Accord et de l'annexe :** *danois, anglais et vietnamien*

**Texte authentique du mémorandum d'accord :** *danois et anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Danemark, 2 mars 1999*

[ DANISH TEXT — TEXTE DANOIS ]

**OVERENSKOMST  
MELLEM  
KONGERIGET DANMARKS REGERING  
OG  
DEN SOCIALISTISKE REPUBLIK  
VIETNAM'S REGERING  
VEDRØRENDE LUFTRAFIK**

Kongeriget Danmarks regering og Den Socialistiske Republik Vietnams regering, i det efterfølgende omtalt som de »kontraherende parter«,

som er parter i Konventionen om International Civil Luftfart, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og

som nærer ønske om at afslutte en overenskomst i overensstemmelse med den nævnte konvention med det hovedformål at etablere regelmæssig lufttrafik mellem deres respektive territorier;

er kommet overens om følgende:

**Artikel I**

*Definitioner*

I denne overenskomst skal

- (a) »Konventionen« betyde Konventionen om International Civil Luftfart, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og indbefatte ethvert tillæg vedtaget i henhold til denne konventions artikel 90 og enhver ændring af tillæggene eller af konventionen i henhold til dennes artikel 90 og 94, så vidt som disse tillæg og ændringer er blevet vedtaget af begge kontraherende parter;
- (b) udtrykket »luftfartsmyndigheder« betyde for Kongeriget Danmarks vedkommende, Trafikministeriet, og for Den Socialistiske Republik Vietnams vedkommende, Vietnams Civile Luftfarts Administration; eller i begge tilfælde enhver person eller ethvert organ, som er bemyndiget til at udføre enhver særlig funktion, som denne overenskomst vedrører.

- (c) udtrykket »udpeget luftfartsselskab« betyde et luftfartsselskab, som er blevet udpeget i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 3.
- (d) udtrykkene »territorium«, »lufttrafik«, »international lufttrafik«, »luftfartsselskab« og »teknisk landing« have den betydning, som er fastsat i konventionens artikel 2 og 96;
- (e) »overenskomst« betyde denne overenskomst, de hertil knyttede tillæg, samt enhver ændring af overenskomsten eller tillægget;
- (f) udtrykket »tillæg« betyde ethvert tillæg til denne overenskomst, eller overenskomsten som ændret i overensstemmelse med bestemmelserne i denne overenskomsts artikel 17, stk. 2. Tillægget udgør en integreret del af denne overenskomst, og alle henvisninger til overenskomsten indbefatter henvisning til tillægget, medmindre andet er bestemt;
- (g) udtrykket »takst« betyde de priser, som skal betales for befordring af passagerer, bagage og fragt, samt de betingelser hvorunder disse priser finder anvendelse, heri indbefattet betaling og betingelser tilbudt agenturer, men undtaget betaling eller betingelser for befordring af post;
- (h) udtrykket »brugerafgift« betyde en afgift afkrævet luftfartsselskaber af de kompetente myndigheder, eller tilladt afkrævet af dem for tilvejebringelse af lufthavnsejendom eller faciliteter eller luftnavigationsfaciliteter, indbefattet tilknyttede serviceydelser og faciliteter, til fly, disses besætninger, passagerer og last.

## Artikel 2

### *Trafikrettigheder*

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part de følgende rettigheder til udførelse af international lufttrafik af luftfartsselskaber udpeget af den anden kontraherende part:

- (a) ret til at overflyve partens territorium uden landing,
- (b) ret til at foretage tekniske landinger på nævnte territorium,
- (c) ret til at foretage landinger på nævnte territorium på de pladser, som er angivet i denne

overenskomsts tillæg, med det formål at optage og afsætte i international trafik passagerer, fragt og post, hver for sig eller kombineret, i overensstemmelse med denne overenskomsts bestemmelser.

2. Intet i denne artikels stk. 1 skal anses for at give et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, fragt og post, som befordres mod betaling eller vederlag, og som er bestemt for en anden plads på denne kontraherende parts territorium.

3. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber, udover de som er udpeget i henhold til denne overenskomsts artikel 3, nyder også de rettigheder, som er angivet i denne artikels stk. 1 (a) og (b), under iagttagelse af procedurekravene i henhold til gældende love og forskrifter.

### Artikel 3

#### *Udpegning af luftfartsselskaber*

1. Hver kontraherende part har ret til skriftligt over for den anden kontraherende part at udpege et eller flere luftfartsselskaber med det formål at drive lufttrafik på de i tillægget angivne ruter og til at tilbagekalde eller ændre sådanne udpegninger.

2. Ved modtagelse af en sådan udpegning skal den anden kontraherende part, under forbehold af denne artikels stk. 3 og 4, uden unødigt ophold tilstå et udpeget luftfartsselskab den behørig driftstilladelse.

3. En kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan pålægge et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab at godtgøre over for dem, at det er i stand til at opfylde de vilkår, som er fastsat under de love og forskrifter, som normalt og med rimelighed anvendes af sådanne myndigheder på driften af international lufttrafik i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen.

4. Hver kontraherende part er berettiget til at nægte at tilstå den driftstilladelse, som omtales i denne artikels stk. 2, eller til at pålægge sådanne betingelser som den måtte anse for påkrævet for

det udpegede luftfartsselskabs udøvelse af de rettigheder, der er angivet i denne overenskomsts artikel 2, i ethvert tilfælde hvor den nævnte kontraherende part ikke finder det godtgjort, at væsentligt ejerskab samt effektiv kontrol med luftfartsselskabet beror hos den kontraherende part, som udpeger luftfartsselskabet eller hos dens statsborgere.

5. Når et luftfartsselskab er blevet således udpeget og bemyndiget, kan det påbegynde driften af lufttrafik på de i tillægget angivne ruter, forudsat at luftfartsselskabet opfylder alle denne overenskomsts gældende bestemmelser.

#### Artikel 4

##### *Tilbagekaldelse, suspension, samt pålæggelse af betingelser*

1. Hver kontraherende part er berettiget til at tilbageholde eller tilbagekalde en driftstilladelse, eller til at suspendere udøvelsen af rettighederne angivet i denne overenskomsts artikel 2 af et luftfartsselskab, som er udpeget af den anden kontraherende part, eller til at pålægge sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævet for udøvelsen af disse rettigheder:

- (a) i ethvert tilfælde hvor den ikke finder det godtgjort, at væsentligt ejerskab samt effektiv kontrol med det pågældende luftfartsselskab beror hos den kontraherende part, som udpeger luftfartsselskabet, eller hos en sådan kontraherende parts statsborgere; eller
- (b) i tilfælde hvor det pågældende luftfartsselskab undlader at efterkomme love og forskrifter hos den kontraherende part, som tilstår disse rettigheder; eller
- (c) i tilfælde hvor luftfartsselskabet på anden vis undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i henhold til denne overenskomst foreskrevne vilkår.

2. Medmindre øjeblikkelig tilbagekaldelse eller suspension af den driftstilladelse som er omhandlet i denne artikels stk. 1, eller pålæggelse af betingelserne deri, er af afgørende nødvendighed for at forhindre yderligere overtrædelser af love og forskrifter, udøves sådan ret kun efter konsultationer med den anden kontraherende part.

I sådant tilfælde holdes konsultationer indenfor tredive (30) dage fra den dato, hvor den anden kontraherende part modtager skriftlig udbedelse derom.

## Artikel 5

### *Benyttelse af lufthavne og faciliteter*

1. En kontraherende part må ikke påligne et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab højere brugerafgifter end dem, som pålignes dens egne luftfartsselskaber, som udfører drift mellem de kontraherende parters territorier.

Enhver afgift for luftnavigationsfaciliteter, som pålignes international trafik udført af luftfartsselskaber, som har licens hos en af de kontraherende parter, skal stå i rimeligt forhold til omkostningen for en service, som er blevet ydet til det pågældende luftfartsselskab, og opkræves under iagttagelse af de relevante retningslinier udstedt af Den Internationale Organisation for Civil Luftfart (ICAO).

2. Ved udførelse af driften af den aftalte trafik er de samme ensartede vilkår gældende for begge kontraherende parters luftfartsselskabers anvendelse af lufthavne såvel som alle andre faciliteter under deres kontrol.

3. Hver kontraherende part skal opmuntre til konsultationer vedrørende brugerafgifter mellem dens kompetente afgiftspålæggende myndigheder og de luftfartsselskaber, som benytter de serviceydelser og faciliteter, som er tilvejebragt af disse afgiftspålæggende myndigheder, hvor det er praktisk muligt gennem disse luftfartsselskabers repræsentative organisationer. Rimeligt varsel om forslag til ændringer i sådanne afgifter bør gives til sådanne brugere, før at de kan tilkendegive deres mening derom før ændringerne udføres. Hver kontraherende part skal desuden opmuntre dens kompetente afgiftspålæggende myndigheder og sådanne brugere til at udveksle passende information vedrørende sådanne afgifter.

## Artikel 6

### *Toldafgifter*

1. Luftfartøjer, som anvendes i international lufttrafik af et af en kontraherende part udpeget

luftfartsselskab, såvel som deres almindelige udstyr, beholdninger af brændstof og smørelie og luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i sådanne luftfartøjer, er fritaget for samtlige toldafgifter, undersøgelsesgebyrer og andre afgifter eller skatter, ved ankomsten til den anden kontraherende parts territorium, forudsat at sådant udstyr og sådanne forsyninger og forråd forbliver om bord i luftfartøjet indtil det tidspunkt, hvor de genudføres.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på ydet tjeneste, er de følgende artikler også fritaget for de skatter, gebyrer og afgifter, som der henvises til i denne artikels stk. 1:

- (a) luftfartøjsforråd, indført til eller leveret på en kontraherende parts territorium, og taget ombord, indenfor rimeligheds grænser, til brug på et afrejsende luftfartøj som anvendes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab;
- (b) reservedele, herunder motorer, indført på en kontraherende parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer som anvendes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab; samt
- (c) brændstof, smørelier og fortærbare tekniske forråd indført til eller leveret på en kontraherende parts territorium til brug om bord på et luftfartøj anvendt i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab, selv når disse forråd er beregnet til brug på en del af rejsen, som udføres over territoriet tilhørende den kontraherende part, hvor de tages ombord.

3. Udstyr og forråd anført i denne artikels stk. 1 og 2 kan forlanges opbevaret under opsyn eller kontrol af de relevante myndigheder.

4. Fritagelserne i medfør af denne artikels bestemmelser finder også anvendelse i situationer, hvor et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab har indgået ordninger med andre luftfartsselskaber om lån eller overførsel på den anden kontraherende parts territorium, af de ting som er specificeret i denne artikels stk. 1 og 2,

forudsat at sådanne andre luftfartsselskaber på samme vis nyder sådanne fritagelser fra den anden kontraherende part.

#### Artikel 7

##### *Opbevaring af luftfartøjsudstyr og forsyninger*

Det sædvanlige luftfartøjsudstyr, såvel som de materialer og forsyninger, som forefindes om bord på en kontraherende parts luftfartøjer, må kun udlosses på den anden kontraherende parts territorium efter tilladelse fra dette territoriums toldmyndigheder. I så fald kan de ovennævnte myndigheders opsyn, indtil de genudføres eller på anden måde disponeres over i overensstemmelse med toldforskrifterne.

#### Artikel 8

##### *Forskrifter for klarering ved indrejse*

1. Passagerer i gennemrejse via en kontraherende parts territorium underkastes ikke mere end en meget forenklet told- og indrejsekontrol. Bagage og fragt i direkte gennemrejse er fritaget for toldafgifter og andre lignende skatter.

2. En kontraherende parts love og forskrifter vedrørende indrejse, klarering, gennemrejse, immigration, pas, told og karantæne skal opfyldes af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber, og af, eller på vegne af, disses passagerer, besætninger, fragt og post, ved transit af, indgang til, afgang fra, og under ophold på en sådan kontraherende parts territorium.

3. Ingen kontraherende part må tilstå præference til dens eget eller noget andet luftfartsselskab fremfor den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab i anvendelsen af de love og forskrifter, som vedrører denne artikels bestemmelser.

#### Artikel 9

##### *Bestemmelser vedrørende kapacitet*

1. Der skal være rimelig og lige mulighed samt lige kapacitetsrettigheder for begge kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber til at



drive lufttrafik på enhver rute, som er angivet i denne overenskomsts tillæg.

2. Under udførelse af driften af lufttrafikken på de ruter, som er angivet i denne overenskomsts tillæg, skal hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber tage hensyn til den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskabers interesser, således at den lufttrafik, som sidstnævnte luftfartsselskaber driver, ikke påvirkes på utilbørlig vis.

3. Den lufttrafik, som drives af et udpeget luftfartsselskab, skal bibeholde som sit primære formål tilvejebringelsen af kapacitet, som er tilstrækkelig til at opfylde de nuværende og med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, post og fragt, mellem de kontraherende parters territorier.

#### Artikel 10

##### *Udveksling af statistisk materiale*

Hver af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder skal på anmodning tilstå den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder sådant periodisk eller andet statistisk materiale, som med rimelighed kan forlanges med henblik på at gennemgå udviklingerne på markedet. Sådant materiale skal indeholde al den information, som kræves for at fastslå den trafikmængde, som befordres af luftfartsselskaberne i den aftalte trafik.

#### Artikel 11

##### *Takster*

1. Takster skal være fastsat på rimelige niveauer under behørig hensyntagen til alle relevante forhold, herunder driftsomkostninger, rimeligt afkast på investering, trafikkenes karakteristik, brugernes interesser, og andre luftfartsselskabers takster.

2. Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber vil af luftfartsmyndighederne blive opmuntret til at konsultere den anden kontraherende parts luftfartsselskaber, før de anmelder takster til godkendelse.

3. Enhver takst anmeldt i overensstemmelse med denne artikels bestemmelser, kan til enhver

tid godkendes af begge kontraherende parters luftfartsmyndigheder (double approval principet). Anmeldelse af takster skal være modtaget af luftfartsmyndighederne mindst fjorten (14) dage før taksternes foreslåede ikrafttrædelsesdato. Denne tidsgrænse kan forkortes, under forudsætning af de nævnte myndigheders samtykke.

4. Det kræves af udpegede luftfartsselskaber, at de anmelder en foreslået takst for transport mellem de kontraherende parters territorier hos begge kontraherende parters luftfartsmyndigheder i en sådan form, som disse luftfartsmyndigheder hver især måtte kræve. Den pågældende takst vil blive behandlet som værende blevet godkendt, medmindre en kontraherende parts luftfartsmyndigheder indenfor fjorten (14) dage fra modtagelse af anmeldelsen skriftligt har meddelt misbilligelse af den foreslåede takst til den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder.

5. Ved godkendelse af takster kan en kontraherende parts luftfartsmyndigheder knytte til deres godkendelse sådanne udløbsdatoer, som de måtte finde passende. I tilfælde hvor en takst har en udløbsdato, skal den forblive i kraft indtil den forfaldne udløbsdato, medmindre den trækkes tilbage af det/de pågældende luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, eller medmindre en erstattende takst bliver anmeldt og godkendt forud for udløbsdatoen.

6. Hver kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan til enhver tid anmode om konsultationer med den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder, vedrørende anvendelsen af denne artikels bestemmelser. Sådanne konsultationer afholdes indenfor tredive (30) dage fra modtagelse af anmodningen.

## Artikel 12

### *Overførsel af indtjening*

Hvert udpeget luftfartsselskab har ret til på anmodning at omveksle og overføre lokalt driftsoverskud til sit hjemland. Omveksling og overførsel er tilladt uden restriktioner til den valutakurs for gængse transaktioner, som er i kraft på det tidspunkt sådanne indtægter fremlægges til omveksling og overførsel, og er ikke underlagt nogen afgifter udover dem, som normalt opkræ-

ves af banker for udførelse af sådan omveksling og overførsel. Sådan overførsel udføres under iagttagelse af den pågældende kontraherende parts valutaforskrifter.

### Artikel 13

#### *Luftfartsselskabernes repræsentation*

1. Hver kontraherende part tilstår et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab på grundlag af gensidighed retten til på sit territorium at opretholde repræsentanter, indbefattet sådant kontor, administrativt, forretningsmæssigt og teknisk personale, som måtte være fornødent til at opfylde det pågældende udpegede luftfartsselskabs behov.

2. Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber har ret til at foretage salg af luftbefordring på den anden kontraherende parts territorium, enten direkte eller gennem agenter. Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber har ret til at sælge, og enhver person er fri til at købe, sådan befordring i den lokale eller enhver anden frit vækselbar valuta i overensstemmelse med de gældende love og forskrifter. Hvert udpeget luftfartsselskab er berettiget til at anvende dets egne transportdokumenter til dette formål.

### Artikel 14

#### *Godkendelse af fartplaner*

1. De af en kontraherende part udpegede luftfartsselskaber skal forelægge deres trafikprogram til den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheders godkendelse mindst tredive (30) dage forud for påbegyndelsen af driften. Programmet skal især indeholde tidstabellerne, trafikfrekvensen og de typer luftfartøjer, der vil blive anvendt.

2. Enhver ændring foretaget i et godkendt trafikprogram på et senere tidspunkt skal også forelægges til godkendelse.

### Artikel 15

#### *Luftfartssikkerhed*

1. Hver kontraherende part bekræfter, at dens forpligtelse overfor den anden kontraherende

part til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod ulovlig forstyrrelse udgør en integreret del af denne overenskomst. Hver kontraherende part skal især handle i overensstemmelse med luftfartssikkerhedsbestemmelserne i »Konventionen angående Lovovertrædelser og visse andre Handlinger begået ombord i Luftfartøjer«, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, »Konventionen om Bekæmpelse af Ulovlig Bemægtigelse af Luftfartøjer«, undertegnet i Haag den 16. december 1970, og »Konventionen til Bekæmpelse af Ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed«, undertegnet i Montreal den 23. september 1971.

2. De kontraherende parter skal efter anmodning tilstå hinanden al nødvendig bistand for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg, og enhver anden trussel mod den civile luftfarts sikkerhed.

3. De kontraherende parter skal i deres gensidige relationer handle i overensstemmelse med de gældende bestemmelser om luftfartssikkerhed, som er fastsat af den Internationale Civile Luftfartsorganisation, og som er indføjet som tillæg til konventionen. Hver kontraherende part skal forlange, at de som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer registreret hos pågældende kontraherende part, eller de som driver luftfartsvirksomhed og som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på partens territorium, og de som driver lufthavne på dens territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.

4. Hver kontraherende part anerkender, at luftfartøjsoperatører kan blive pålagt at overholde de luftfartssikkerhedsbestemmelser, som omhandles i denne artikels stk. 3, som er fastlagt af den anden kontraherende part for indrejse til, udrejse fra, eller under ophold indenfor den anden kontraherende parts territorium. Hver kontraherende part skal sikre, at der indenfor dens territorium er anvendt passende forholdsregler for effektivt at beskytte luftfartøjet, og til at undersøge passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt, post og luftfartøjsforråd, forud for samt under ombordstigning eller lastning. Hver kon-

traherende part skal også positivt overveje enhver anmodning fra den anden kontraherende part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødekommelse af en særskilt trussel.

5. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer, eller trussel herom, eller forekomst af andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavn eller luftnavigationsanlæg, skal de kontraherende parter bistå hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og ved andre passende forholdsregler med henblik på hurtig og sikker afslutning på en sådan hændelse eller trussel herom.

#### Artikel 16

##### *Konsultationer*

Hver kontraherende part kan til enhver tid anmode om konsultationer vedrørende implementering, fortolkning eller ændring af denne overenskomst, eller overholdelse af overenskomsten. Sådanne konsultationer, som kan finde sted mellem luftfartsmyndigheder, skal begynde indenfor en periode på tres (60) dage regnet fra den dato, hvor den anden kontraherende part modtager en sådan skriftlig anmodning, medmindre de kontraherende parter bliver enige om noget andet.

#### Artikel 17

##### *Ændringer*

1. Enhver ændring af denne overenskomst, som de kontraherende parter bliver enige om, træder i kraft, når den er godkendt i overensstemmelse med begge kontraherende parters forfatningsmæssige krav, og bekræftet ved udveksling af diplomatiske noter.

2. Ændringer i denne overenskomsts tillæg kan foretages efter direkte aftale mellem de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder.

#### Artikel 18

##### *Bilæggelse af tvister*

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst, skal de

kontraherende parter først søge at bilægge den ved forhandling.

2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at bilægge tvisten ved forhandling, kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse af en voldgiftsmand, eller tvisten kan, efter anmodning fra en af de kontraherende parter, indbringes til afgørelse for en voldgiftsdomstol bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf hver kontraherende part udpeger en, og den tredje vælges af de to således udpegede. Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand indenfor et tidsrum af tres (60) dage fra den dato, hvor den ene kontraherende part ad diplomatisk vej har modtaget en anmodning fra den anden part om tvistens afgørelse ved en sådan voldgiftsdomstol, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges indenfor et tidsrum af yderligere tres (60) dage. Hvis en af de kontraherende parter undlader at udpege en voldgiftsmand indenfor det angivne tidsrum, eller hvis den tredje voldgiftsmand ikke udpeges indenfor det angivne tidsrum, kan en af de kontraherende parter anmode præsidenten for Rådet i Organisationen for International Civil Luftfart om at udpege en eller flere voldgiftsmænd, alt efter hvad tilfældet påkræver. I alle tilfælde skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredje land, skal fungere som formand for voldgiftsdomstolen, og skal bestemme stedet, hvor voldgiftssagen skal afholdes. Hvis præsidenten finder, at han er statsborger i en nationalstat, som ikke kan betragtes som neutral i relation til tvisten, skal den længst siddende vice-præsident, som ikke på dette område er diskvalificeret, foretage udnævnelsen. Voldgiftsdomstolen skal nå sin afgørelse ved stemmeflerhed.

3. Hver kontraherende part skal bære udgifterne for den voldgiftsmand, som den har udnævnt, såvel som dens repræsentation ved voldgiftsproceduren. Formandens og alle andre udgifter skal bæres ligeligt af de kontraherende parter.

4. De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver kendelse afsagt i medfør af denne artikels stk. 2.

5. Hvis, og så længe som, en af de kontraherende parter undlader at efterkomme nogen afgørelse under denne artikels stk. 2, kan den anden

kontraherende part begrænse, tilbageholde eller tilbagekalde enhver rettighed eller ethvert privilegium, som den har tilstået i medfør af denne overenskomst til den forsømmende kontraherende part eller til et forsømmende udpeget luftfartsselskab.

#### **Artikel 19**

##### ***Registrering***

Denne overenskomst og dens tillæg, samt enhver senere ændring heri, skal af de kontraherende parter tilsendes Organisationen for International Civil Luftfart til registrering.

#### **Artikel 20**

##### ***Opsigelse***

Hver kontraherende part kan når som helst give skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part om sit ønske om at bringe denne overenskomst til ophør; sådan meddelelse skal samtidigt tilstilles Organisationen for International Civil Luftfart. I så fald ophører overenskomsten tolv (12) måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af meddelelsen, medmindre meddelelsen om opsigelse bliver trukket tilbage inden udløbet af denne tidsfrist. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses for at være modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for International Civil Luftfart har modtaget meddelelsen.

#### **Artikel 21**

##### ***Ikrafttræden***

Denne overenskomst træder i kraft, når de kontraherende parter ved udveksling af noter har underrettet hinanden om, at de kontraherende parters forfatningsmæssige krav for denne overenskomsts ikrafttræden er opfyldt.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, som af deres respektive regeringer er behørigt bemyndiget, underskrevet denne overenskomst.

Udfærdiget i Hanoi den 25. september 1997 i to eksemplarer på dansk, vietnamesisk og engelsk, hver med samme gyldighed. I ethvert tilfælde af fortolkningsdivergens lægges den en-

**gelske tekst til grund.**

**FOR KONGERIGET DANMARKS  
REGERING**

**Torben Bellers**

**FOR DEN SOCIALISTISKE REPUBLIK  
VIETNAM'S REGERING**

**Nguyen Hong Nhi**



## **Tillæg**

### **Sektion 1**

Ruter, som kan drives af det/de af Kongeriget Danmarks Regering udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, i begge retninger:

Pladser i Danmark - to mellemliggende pladser - to pladser i Vietnam - en hinsides plads

### **Sektion 2**

Ruter, som kan drives af det/de af Den Socialistiske Republik Vietnams Regering udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, i begge retninger:

Pladser i Vietnam - to mellemliggende pladser - to pladser i Danmark - en hinsides plads

### **Noter:**

1. Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber kan på hvilken som helst eller alle flyvninger undlade at lande på hvilken som helst af de mellemliggende pladser og/eller hinsides pladser anført ovenfor, under forudsætning af at trafikken på ruten udgår fra eller afsluttes på territoriet tilhørende den kontraherende part som har udpeget luftfartsselskabet eller luftfartsselskaberne.

2. Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber kan vælge hvilken som helst mellemliggende og/eller hinsides plads efter eget valg, på betingelse af, at ingen kommercielle rettigheder udøves mellem disse pladser og den anden kontraherende parts territorium, og kan ændre sit valg i den næste IATA tidstabelperiode.

**AFTALEMEMORANDUM MELLEM  
KONGERIGERNE DANMARK, NORGE  
OG SVERIGE OG DEN SOCIALISTISKE  
REPUBLIK VIETNAM**

Ved gennemførelsen af overenskomsterne om Lufttrafik mellem Kongerigerne Danmark, Norge og Sveriges regeringer og Den Socialistiske Republik Vietnams regering, er de kontraherende parter enedes om følgende.

1. Hvad angår overenskomstens artikler 3 og 4, skulle en af de kontraherende parter være nødt til at ændre bestemmelserne om udpegning, af hvilken som helst årsag, inklusive, men ikke begrænset til ændring i lovgivning, vil alle kontraherende parter drøfte sagen på ny til alle berørtes tilfredshed.

2. Uagtet bestemmelserne i artikel 3 kan hver kontraherende part ikke udpege mere end et luftfartsselskab til beflyvning mellem et givet par punkter i de ruter, som er specificeret i tillæggene.

3. Med hensyn til beflyvning med indchartret luftfartøj skal følgende principper gælde:

- Hvor et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab anvender indchartrede luftfartøjer, som er optaget på dets Air Operator's Certificate, anses dette som svarende til beflyvning med luftfartøjer ejet af det udpegede luftfartsselskab.
- Til opfyldelse af midlertidige behov eller i øvrigt under ekstraordinære omstændigheder kan et udpeget luftfartsselskab anvende luftfartøjer, som er optaget på udlejerens Air Operator's Certificate.
- Anvendelsen af indchartrede luftfartøjer skal opfylde kravene, som normalt stilles for godkendelse af indchartrings-arrangementer, herunder sikkerhedskravene hos hver kontraherende parts luftfartsmyndigheder.

4. For overenskomsternes formål genbekræfter de kontraherende parter deres forpligtelser i henhold til konventionens artikel 32 (Licenses of Personnel) og artikel 33 (Recognition of Certificates and Licenses).

5. Med hensyn til kapacitetsbestemmelserne i artikel 9 gælder yderligere, at der samlet kan udføres fire frekvenser med højst 1000 sæder pr. uge mellem Skandinavien og Vietnam, to frekvenser med højst 500 sæder udført af de af de skandinaviske lande udpegede luftfartsselskaber og to frekvenser med højst 500 sæder udført af de af Vietnam udpegede luftfartsselskaber. Yderligere frekvenser kan aftales mellem de kontraherende parter luftfartsmyndigheder ved konsultationer eller pr. korrespondance.

6. a) SAS, i egenskab af det fælles lufttransportkonsortium for Danmark, Norge og Sverige, må udføre den aftalte beflyvning på følgende ruter:

Punkter i Skandinavien - to mellemliggende punkter - to punkter i Vietnam - et bagvedliggende punkt v.v.

b) Luftfartsselskabet udpeget af Vietnam må udføre den aftalte beflyvning på følgende ruter:

Punkter i Vietnam - to mellemliggende punkter (uden for Skandinavien) - tre punkter i Skandinavien (separat eller i kombination uden lokale trafikrettigheder) et bagvedliggende punkt (uden for Skandinavien) v.v.

7. De i artiklerne 12 og 13 nævnte love og forskrifter skal anvendes på ikke-diskriminerende grundlag i overensstemmelse med mestbegunstigelsesprincippet.

Udfærdiget i Hanoi den 25. september 1997

**FOR DEN SOCIALISTISKE  
REPUBLIK VIETNAMS  
REGERING**

**Nguyen Hong Nhi**

**FOR KONGERIGET DANMARKS  
REGERING**

**Torben Bellers**

**FOR KONGERIGET NORGES  
REGERING**

**Espen Rikter-Svendsen**

**FOR KONGERIGET SVERIGES  
REGERING**

**Börje Ljunggren**

Overenskomsten trådte i kraft den 10. november 1997.

**Udenrigsministeriet, den 12. november 1998**

**NIELS HELVEG PETERSEN**

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
KINGDOM OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIAL-  
IST REPUBLIC OF VIETNAM

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

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

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the main purpose of establishing scheduled air services between their respective territories:

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

For the purpose of this Agreement:

(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 in so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Denmark, the Ministry of Transport; and in the case of the Socialist Republic of Vietnam, the Civil Aviation Administration of Vietnam; or in either case any person or body authorized to perform any particular function to which this Agreement relates.

(c) The term "designated airline", means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) The terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

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

(f) "Annex" means any Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 17 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except otherwise provided;

(g) The term "traffic" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(h) The term "user charge" 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 or of

air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.

*Article 2. Traffic Rights*

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

- (a) To fly across its territory without landing,
- (b) To make stops in its territory for non-traffic purposes,
- (c) To make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on and discharging in international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination in accordance with the provisions of this Agreement.

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

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article, subject to the procedural requirements in accordance with applicable laws and regulations.

*Article 3. Designation of Airlines*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating air services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without undue delay grant to a designated airline the appropriate operating authorization.

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 fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the 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 exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 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. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate air services on the routes specified in the Annex provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

*Article 4. Revocation, Suspension, and Imposition of Conditions*

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an 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 nationals of such Contracting Party; or

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

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

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

*Article 5. Utilization of Airports and Facilities*

1. Neither Contracting Party shall impose on a designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under their control.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

*Article 6. Customs Duties*

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of either Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) Aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) Spare parts, including engines, introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

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

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

*Article 7. Storage of Airborne Equipment and Supplies*

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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.

*Article 8. Entry Clearance Regulations*

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.



2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of passengers, crew, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this article.

#### *Article 9. Capacity Provisions*

1. There shall be fair and equal opportunity and equal capacity entitlement for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In the operation of the air services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airlines operate.

3. The air services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and freight, between the territories of the Contracting Parties.

#### *Article 10. Exchange of Statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing market developments. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airlines on the agreed services.

#### *Article 11. Tariffs*

1. Tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including costs of operation, reasonable return on investment, characteristics of service, the interests of users and the tariffs of other airlines.

2. The designated airlines of each Contracting Party will be encouraged to consult the airlines of the other Contracting Party before filing tariffs for approval, by the Aeronautical Authorities.

3. Any tariff filed in accordance with the provisions of this Article may be approved at any time by the aeronautical authorities of both Contracting Parties (double approval principle). Filings of tariffs are to be received by the aeronautical authorities at least 14 days before their proposed date of effectiveness. This time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

4. Designated airlines are required to file a proposed tariff for carriage between the territory of the Contracting Parties with the aeronautical authorities of both Contracting Parties, in such a form as each of the aeronautical authorities may require. The tariff in question will be treated as having been approved unless within 14 days after the date of receipt of filing the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties have served written notice of disapproval of the proposed tariff on the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

5. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry dates as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

6. The aeronautical authorities of either Contracting Party may, at any time, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party on the application of the provisions of this Article. Such consultations shall be held within thirty (30) days from receipt of the request.

#### *Article 12. Transfer of Earnings*

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. 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 13. Airline Representation*

1. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible currency in accordance with the applicable laws and regulations. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

*Article 14. Approval of Flight Schedules*

1. Airlines designated by a Contracting Party shall submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

*Article 15. Aviation Security*

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

*Article 16. Consultations*

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or amendment to this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article 17. Amendments*

1. Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Amendments to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 18. 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 of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate 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. 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 the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President, who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the president and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.

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

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision 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 a designated airline in default.

*Article 19. Registration*

This Agreement and its Annex and any subsequent amendment thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization.

*Article 20. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 21. Entry into Force*

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other by exchange of notes that the constitutional requirements of the Contracting Parties for the entering into force of this Agreement have been complied with.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Hanoi on 25th September 1997 in duplicate in the Danish, Vietnamese and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Denmark:

TORBEN BELLERS

For the Government of the Socialist Republic of Vietnam:

NGUYEN HONG NHI

ANNEX

*Section 1*

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Kingdom of Denmark, in both directions:

Points in Denmark - two intermediate points - two points in Vietnam - one point beyond

*Section 2*

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Socialist Republic of Vietnam, in both directions:

Points in Vietnam - two intermediate points - two points in Denmark - one point beyond

*Notes:*

1. The designated airline or airlines of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points mentioned above provided that the services on the route begin or end in the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines.

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party may select any intermediate and/or beyond points at its own choice on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party, and may change its selection in the next IATA time-table period.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE KINGDOMS OF DENMARK, NORWAY AND SWEDEN AND THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

In implementing the Air Services Agreements between the Governments of the Kingdoms of Denmark, Norway and Sweden and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, the Contracting Parties have agreed on the following.

1. With respect to Articles 3 and 4 of the Agreements, should any Contracting Party have to modify the designation provisions, due to any reason, including but not limited to changes in legislation, all Contracting Parties will rediscuss the issue to the satisfaction of all concerned.

2. Notwithstanding the provisions of Article 3, not more than one airline of each Contracting Party may be designated to operate between any pair of points on the routes specified in the Annexes.

3. With regard to the operation with leased aircraft the following principles shall apply:

When a designated airline of a Contracting Party uses leased aircraft which are operated under its Air Operator's Certificate, this is regarded as equivalent to operations with aircraft owned by that designated airline.

In order to meet temporary needs or otherwise in exceptional circumstances a designated airline may use aircraft which are operated under the Air Operator's Certificate of the lessor.

The use of leased aircraft has to meet the requirements normally applied to the approval of lease arrangements including the safety requirements of the Aeronautical Authorities of each Contracting Party.

4. For the purpose of the Agreements, the Contracting Parties reaffirm their obligations under Article 32 (Licences of Personnel) and Article 33 (Recognition of Certificates and Licenses) of the Convention.

5. Further to the capacity provisions in Article 9, a total of four frequencies with a maximum of 1000 seats per week may be operated between Scandinavia and Vietnam, two frequencies with a maximum of 500 seats to be operated by the airlines designated by the Scandinavian countries and two frequencies with a maximum of 500 seats to be operated by the airlines designated by Vietnam. Additional frequencies may be agreed upon by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties, through consultations or correspondence.

6. a) SAS, acting as the joint air transport organization of Denmark, Norway and Sweden, may operate the agreed services on the following routing:

Points in Scandinavia - two intermediate points - two points in Vietnam - one point beyond v.v.

b) The airline designated by Vietnam may operate the agreed services on the following routing:

Points in Vietnam - two intermediate points (outside of Scandinavia) - three points in Scandinavia (separately or in combination on co-terminal basis) - one point beyond (outside of Scandinavia) v.v.

7. The laws and regulations referred to in Articles 12 and 13 shall be applied on a non-discriminatory basis in accordance with the most favoured nation principle.

Done at Hanoi on September 25, 1997

For the Government of the Socialist Republic of Vietnam:

NGUYEN HONG NHI

For the Government of the Kingdom of Denmark:

TORBEN BELLERS

For the Government of the Kingdom of Norway:

ESPEN RIKTER-SVENDSEN

For the Government of the Kingdom of Sweden:

BÖRJE LJUNGGREN



[ VIETNAMESE TEXT — TEXTE VIETAMIEN ]

**HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG**

**GIỮA**

**CHÍNH PHỦ VƯƠNG QUỐC ĐAN MẠCH**

**VÀ**

**CHÍNH PHỦ CÔNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

Chính phủ Vương quốc Đan Mạch và Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, 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; và

Mong muốn ký một Hiệp định, phù hợp với Công ước nói trên, nhằm mục đích chính là thiết lập giao lưu hàng không thường lệ giữa các lãnh thổ tương ứng của các Bên;

**Đã thỏa thuận như sau:**

## ĐIỀU 1 CÁC ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho Hiệp định này:

- (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 nào được chấp nhận và thực hiện theo Điều 90 của Công ước này và bất cứ sửa đổi nào của các Phụ lục hoặc của Công ước theo Điều 90 và 94 của Công ước trong chừng mực các Phụ lục và các sửa đổi này được cả hai Bên ký kết chấp nhận và thực hiện;
- (b) Thuật ngữ "nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của Vương quốc Đan Mạch chỉ Bộ Giao thông Vận tải và trong trường hợp của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục hàng không dân dụng Việt Nam; hoặc trong mỗi trường hợp chỉ người hoặc tổ chức bất kỳ được ủy quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà Hiệp định này có liên quan;
- (c) thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không đã được chỉ định phù hợp với Điều 3 của Hiệp định này;
- (d) thuật ngữ "lãnh thổ", "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "đổ lại với mục đích phi thương mại" có nghĩa qui định tại Điều 2 và 96 của Công ước;
- (e) "Hiệp định" chỉ Hiệp định này, Phụ lục kèm theo Hiệp định và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định hoặc của Phụ lục;
- (f) "Phụ lục" chỉ bất cứ Phụ lục nào của Hiệp định hoặc các sửa đổi của Phụ lục theo các qui định của điểm 2 của Điều 17 của Hiệp định này. Phụ lục là bộ phận cấu thành của Hiệp định này và tất cả các dẫn chiếu đối với Hiệp định sẽ bao gồm cả dẫn chiếu đối với Phụ lục trừ khi được qui định khác;
- (g) thuật ngữ "giá cước" chỉ các giá tiền được trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hóa và các điều kiện áp dụng các giá tiền này, bao gồm cả các khoản thù lao và các điều kiện dành cho các đại lý, nhưng không bao gồm các thù lao hoặc các điều kiện đối với chuyên chở bưu kiện;

- (h) thuật ngữ "lệ phí sử dụng" chỉ khoản lệ phí do nhà chức trách có thẩm quyền thu hoặc cho phép thu đối với các hãng hàng không do cung cấp cho máy bay, tổ bay của máy bay, hành khách và hàng hóa các tài sản hoặc các phương tiện cảng hàng không hoặc các phương tiện không lưu, bao gồm cả các phương tiện và dịch vụ có liên quan.

## ĐIỀU 2 THƯƠNG QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền sau đây để các hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các chuyến bay quốc tế:
  - (a) bay qua lãnh thổ của mình không hạ cánh;
  - (b) đỗ lại ở lãnh thổ của mình với mục đích phi thương mại;
  - (c) đỗ lại ở lãnh thổ nói trên tại các điểm qui định ở Phụ lục của Hiệp định này nhằm mục đích lấy lên máy bay và cho xuống hành khách, hàng hóa và bưu kiện trong vận chuyển quốc tế, riêng biệt hoặc kết theo các qui định của Hiệp định này.
  
2. 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, hàng hóa và bưu kiện được chuyên chở để lấy tiền thù lao hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết kia đó.
  
3. Các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết không phải là các hãng hàng không được chỉ định theo Điều 3 của Hiệp định này sẽ được hưởng các quyền qui định tại điểm 1(a) và (b) của Điều này phụ thuộc vào các yêu cầu thủ tục phù hợp với luật pháp và các qui định áp dụng.

### ĐIỀU 3 CHỈ ĐỊNH CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia một hoặc quá một hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay qui định ở Phụ lục và thu hồi hoặc thay đổi sự chỉ định như vậy.
2. Khi nhận được sự chỉ định như thế, Bên ký kết kia, tùy thuộc vào các qui định của điểm 3 và 4 của Điều này, sẽ cấp không chậm trễ quá đáng giấy phép khai thác thích hợp cho hãng hàng không được chỉ định.
3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó đủ điều kiện thực hiện các điều kiện được qui định theo luật pháp và các qui định được nhà chức trách như vậy áp dụng bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các qui định của Công ước này.
4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nói tại điểm (2) của Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện mà Bên đó coi là cần thiết đối với việc hãng hàng không được chỉ định thực hiện các quyền qui định tại Điều 2 của Hiệp định này trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết nói trên không được chứng minh rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó.
5. Khi một hãng hàng không đã được chỉ định và cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay trên các đường bay được qui định ở Phụ lục với điều kiện là hãng hàng không này tuân thủ tất cả các qui định áp dụng của Hiệp định này.

#### ĐIỀU 4

#### HỦY BỎ, TẠM ĐÌNH CHỈ VÀ ÁP ĐẶT CÁC ĐIỀU KIỆN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi hoặc hủy bỏ giấy phép khai thác hoặc tạm đình chỉ việc hăng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền qui định tại Điều 2 của Hiệp định này, hoặc áp đặt các điều kiện mà Bên đó có thể coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:
  - (a) trong bất cứ trường hợp nào khi không được chứng minh rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát huỹ hiệu đối với hăng hàng không này thuộc về Bên ký kết chỉ định hăng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết như vậy; hoặc
  - (b) trong trường hợp hăng hàng không này không tuân thủ luật pháp và các qui định của Bên ký kết trao các quyền này; hoặc
  - (c) trong trường hợp hăng hàng không này không khai thác theo đúng các điều kiện được qui định theo Hiệp định này.
2. Trừ khi việc hủy bỏ hoặc tạm đình chỉ giấy phép khai thác nói tại điểm 1 của Điều này hoặc việc áp đặt các điều kiện ở đó là cần thiết để ngăn ngừa sự vi phạm thêm luật và các qui định, quyền như thế sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia.

Trong trường hợp này, trao đổi ý kiến sẽ được tiến hành trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được yêu cầu bằng văn bản.

## ĐIỀU 5 SỬ DỤNG CẢNG HÀNG KHÔNG VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN

1. Không Bên ký kết nào sẽ thu lệ phí đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia cao hơn lệ phí được thu đối với các hãng hàng không của mình đang khai thác giữa các lãnh thổ của các Bên ký kết.

Bất cứ lệ phí dẫn đường hàng không nào được thu đối với vận chuyển quốc tế được thực hiện bởi các hãng hàng không do một trong các Bên ký kết cấp phép sẽ liên quan hợp lý với chi phí dịch vụ dành cho hãng hàng không huỷ quan và được thu phù hợp với các hướng dẫn do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) đưa ra.

2. Khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, các điều kiện đồng nhất sẽ được áp dụng đối với việc các hãng hàng không của cả hai Bên ký kết sử dụng các cảng hàng không cũng như tất cả các phương tiện khác thuộc sự kiểm soát của các Bên ký kết.
3. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích trao đổi ý kiến về lệ phí sử dụng giữa nhà chức trách có thẩm quyền thu lệ phí của mình và các hãng hàng không sử dụng các dịch vụ và phương tiện do nhà chức trách thu lệ phí cung cấp ở những nơi có thể thực hiện được thông qua các tổ chức đại diện hàng không. Thông báo hợp lý về bất cứ đề nghị nào đối với sự thay đổi lệ phí như vậy sẽ được gửi cho những người sử dụng để họ có thể trình bày ý kiến của mình trước khi các lệ phí được áp dụng. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích hơn nữa nhà chức trách có thẩm quyền thu lệ phí của mình và những người sử dụng như vậy trao đổi các thông tin thích hợp về các lệ phí đó.



## ĐIỀU 6 THUẾ HẢI QUAN

1. Máy bay do hãng hàng không được chỉ định của một trong hai Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế cũng như thiết bị thông thường, dự trữ nhiên liệu và dầu mỡ, đồ dự trữ của máy bay (bao gồm đồ ăn, uống và thuốc lá) trên tàu bay như vậy sẽ được miễn tất cả các thuế hải quan, lệ phí kiểm tra, các phí và các thuế khác khi đến lãnh thổ của Bên ký kết kia với điều kiện là các thiết bị, các đồ cung cấp, dự trữ để lại trên tàu bay cho đến khi chúng được tái xuất.
2. Cũng sẽ miễn các thuế, phí và các lệ phí nói ở điểm 1 của Điều này, trừ các lệ phí dựa trên cơ sở chi phí dịch vụ được cung cấp:
  - a) đồ dự trữ máy bay được lấy lên máy bay ở lãnh thổ của một Bên ký kết, trong phạm vi hợp lý, để sử dụng cho máy bay khai thác chuyến bay quốc tế của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia;
  - b) phụ tùng dự trữ, bao gồm cả các động cơ được đưa vào lãnh thổ của một Bên ký kết để bảo dưỡng hoặc sửa chữa máy bay khai thác chuyến bay quốc tế của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia; và
  - c) nhiên liệu, dầu mỡ và các đồ tiêu hao kỹ thuật được đưa vào hoặc được cung cấp ở lãnh thổ của một Bên ký kết để sử dụng trong một chuyến bay quốc tế của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, thậm chí khi các đồ dự trữ này được sử dụng ở một phần của hành trình trên lãnh thổ của Bên ký kết mà tại đó chúng được lấy lên máy bay.
3. Các thiết bị và đồ cung cấp nói tại điểm 1 và 2 của Điều này có thể được yêu cầu đặt dưới sự giám sát và kiểm tra hải quan.
4. Việc miễn trừ do Điều này qui định cũng sẽ được áp dụng trong trường hợp khi hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thỏa thuận với các hãng hàng không khác cho thuê hoặc chuyển giao ở lãnh thổ của Bên ký kết kia các danh mục vật phẩm qui định ở điểm 1 và 2 của Điều này với điều kiện là các hãng hàng không kia như vậy cũng được Bên ký kết kia cho hưởng sự miễn trừ tương tự.

**ĐIỀU 7**  
**XẾP VÀO KHO THIẾT BỊ TRÊN MÁY BAY VÀ CÁC ĐỒ CUNG CẤP**

Thiết bị thông thường trên máy bay cũng như các vật phẩm và đồ cung cấp để trên máy bay của mỗi Bên ký kết chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự đồng ý của nhà chức trách hải quan của lãnh thổ này. Trong trường hợp như vậy, các thiết bị, vật phẩm, đồ cung cấp đó có thể bị đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi chúng được tái xuất hoặc giải quyết khác phù hợp với các qui định hải quan.

## ĐIỀU 8 CÁC QUI ĐỊNH LÀM THỦ TỤC

1. Các hành khách quá cảnh trực tiếp lãnh thổ của một trong hai Bên ký kết sẽ được kiểm tra giảm đơn về hải quan và nhập cảnh. Hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế hải quan và các thuế tương tự khác.
2. Các luật và qui định của một Bên ký kết về vào, làm thủ tục, quá cảnh, nhập cảnh, hộ chiếu, hải quan và kiểm dịch sẽ được các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia tuân thủ hoặc tuân thủ nhân danh hành khách, tổ bay, hàng hóa và bưu kiện khi quá cảnh, đi vào, đi ra và khi ở trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết đó.
3. Không Bên ký kết nào dành cho hãng hàng không của mình hoặc bất cứ hãng hàng không nào khác sự ưu tiên hơn hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong việc áp dụng luật pháp và các qui định nói tại Điều này.

**ĐIỀU 9**  
**CÁC QUI ĐỊNH VỀ TRỌNG TẢI CHUYỂN CHỖ**

1. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau và quyền ngang bằng về trọng tải chuyển chỗ để khai thác các chuyến bay trên bất cứ đường bay nào qui định tại Phụ lục của Hiệp định này.
2. Khi khai thác các chuyến bay trên các đường bay được qui định ở Phụ lục của Hiệp định này, các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sao cho không gây ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không này khai thác.
3. Các chuyến bay do hãng hàng không được chỉ định cung cấp sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp trọng tải chuyển chỗ thích hợp với nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự kiến hợp lý về chuyển chỗ hành khách, bưu kiện và hàng hóa giữa lãnh thổ của các Bên ký kết.

**ĐIỀU 10  
TRAO ĐỔI THỐNG KÊ**

Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp, theo yêu cầu, cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các bản thống kê thường kỳ hoặc các thống kê khác có thể được yêu cầu một cách hợp lý nhằm mục đích xem xét sự phát triển thị trường. Các bản thống kê như vậy sẽ bao gồm tất cả thông tin đòi hỏi để xác định tổng số vận chuyển được hãng hàng không này chuyên chở trên các chuyến bay thỏa thuận.

## ĐIỀU 11 GIÁ CƯỚC

1. Các giá cước sẽ được thiết lập theo các mức hợp lý, tính đến tất cả các yếu tố liên quan, bao gồm cả các chi phí khai thác, tiền lời hợp lý về đầu tư, đặc tính của chuyến bay, lợi ích của những người sử dụng và các giá cước của các hãng hàng không khác.
2. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích trao đổi ý kiến với các hãng hàng không của Bên ký kết kia trước khi đệ trình giá cước lên nhà chức trách hàng không để phê chuẩn.
3. Bất cứ giá cước nào được đệ trình theo các qui định của Điều này có thể được các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết phê chuẩn vào bất cứ lúc nào (nguyên tắc hai bên cùng phê chuẩn). Việc đệ trình các giá cước sẽ được các nhà chức trách hàng không tiếp nhận ít nhất là 14 ngày trước ngày đề nghị giá cước đó có hiệu lực. Giới hạn thời gian này có thể được rút ngắn tùy thuộc vào sự đồng ý của nhà chức trách nói trên.
4. Các hãng hàng không chỉ định được yêu cầu đệ trình giá cước đề nghị lên nhà chức trách của cả hai Bên ký kết đối với chuyến chở giữa lãnh thổ của các Bên ký kết theo hình thức mà mỗi nhà chức trách hàng không có thể yêu cầu. Giá cước đang xem xét sẽ được coi là đã được phê chuẩn trừ khi trong vòng 14 ngày sau ngày đệ trình giá cước, nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết nhận được thông báo bằng văn bản về sự không phê chuẩn giá cước đề nghị của nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.
5. Khi phê chuẩn các giá cước, nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể ràng buộc sự phê chuẩn của mình với các ngày hết hạn mà nhà chức trách hàng không này coi là thích hợp. Khi một giá cước có ngày hết hạn thì giá cước đó sẽ có hiệu lực cho đến ngày hết hạn trừ khi giá cước đó được hãng hàng không hoặc các hãng hàng không hữu quan hủy bỏ hoặc trừ khi giá cước thay thế được đệ trình và được phê chuẩn trước ngày hết hạn.
6. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết, vào bất cứ lúc nào, có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia về việc áp dụng các qui định của Điều này. Trao đổi ý kiến như vậy sẽ được tiến hành trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ khi nhận được yêu cầu trao đổi ý kiến.

## ĐIỀU 12 CHUYỂN CÁC THU NHẬP

Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền chuyển về nước mình khoản tiền chênh lệch thu chi sở tại. Việc đổi và chuyển tiền sẽ được phép không bị các hạn chế theo tỷ giá hối đoái áp dụng cho giao dịch hiện tại đang có hiệu lực vào thời điểm khoản thu nhập như thế được đưa vào chuyển đổi và chuyển về nước và sẽ không chịu bất cứ lệ phí nào, trừ lệ phí thông thường mà các ngân hàng thu đối với việc đổi và chuyển tiền như vậy. Việc chuyển tiền như thế sẽ được thực hiện phù hợp với các qui định ngoại hối của Bên ký kết hữu quan.

**ĐIỀU 13**  
**ĐẠI DIỆN HÀNG KHÔNG**

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, trên cơ sở có đi có lại, quyền duy trì ở lãnh thổ của mình các đại diện bao gồm nhân viên văn phòng, hành chính, thương mại và kỹ thuật có thể cần thiết đối với nhu cầu của hãng hàng không được chỉ định huỷ quan.
2. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền tham gia bán vận chuyển hàng không ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, trực tiếp hoặc thông qua các đại lý. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền bán và bất cứ người nào sẽ tự do mua vận chuyển như vậy bằng đồng tiền địa phương hoặc bằng bất cứ đồng tiền chuyển đổi tự do nào phù hợp với luật và các qui định áp dụng. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền sử dụng các chứng từ vận chuyển của mình cho mục đích này.



**ĐIỀU 14**  
**PHÊ CHUẨN LỊCH BAY**

1. Các hãng hàng không do một Bên ký kết chỉ định sẽ trình nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia phê chuẩn các chương trình vận chuyển của mình ít nhất là ba mươi (30) ngày trước khi bắt đầu khai thác. Chương trình này sẽ bao gồm các lịch bay, tần suất bay và các loại máy bay được sử dụng.
2. Bất cứ thay đổi nào trong chương trình vận chuyển đã được phê chuẩn vào ngày sau đó cũng sẽ được đệ trình để phê chuẩn.

**ĐIỀU 15**  
**AN NINH HÀNG KHÔNG**

1. Mỗi Bên ký kết xác nhận với nhau nghĩa vụ bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp làm thành bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Mỗi Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các qui định về an ninh hàng không của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên máy bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng Chín năm 1963. Công ước về đấu tranh sự chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay ký tại Lahay ngày 16 tháng Mười Hai năm 1970 và Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn của hàng không dân dụng ký tại Montreal ngày 23 tháng Chín năm 1971.
2. Mỗi Bên ký kết sẽ dành mọi sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu của Bên ký kết kia để ngăn ngừa các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của máy bay như vậy, hành khách và tổ bay của máy bay, các cảng hàng không và các phương tiện không lưu và bất cứ sự đe dọa nào khác đối với an ninh hàng không dân dụng.
3. Các Bên ký kết, trong mối quan hệ qua lại, sẽ hành động phù hợp với các qui định áp dụng về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và qui định thành các Phụ lục của Công ước. Mỗi Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác máy bay mang đăng ký của mình hoặc các nhà khai thác máy bay có nơi kinh doanh chính hoặc nơi cư trú cố định ở lãnh thổ của mình và các nhà khai thác cảng hàng không ở lãnh thổ của mình hành động phù hợp với các qui định như vậy về an ninh hàng không.
4. Mỗi Bên ký kết thỏa thuận rằng, những người khai thác máy bay như vậy có thể bị đòi hỏi tuân thủ các qui định về an ninh hàng không và các yêu cầu nói ở điểm 3 của Điều này được Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào, ra hoặc khi ở trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích hợp đang được áp dụng hiệu quả trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ máy bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, hành lý mang theo, hành lý, hàng hóa và các đồ dự trữ của máy bay trước khi và trong khi lên hoặc xuống máy bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách thiện ý yêu cầu bất kỳ của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt để đối phó với sự đe dọa nào đó.

5. Khi xảy ra sự vụ hoặc có sự đe dọa xảy ra sự vụ về chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay dân dụng hoặc các hành vi can thiệp bất hợp pháp khác chống lại an toàn của máy bay như vậy, hành khách, tổ bay của máy bay, các cảng hàng không hoặc các phương tiện không lưu thì mỗi Bên ký kết sẽ giúp đỡ Bên ký kết kia bằng việc tạo thuận lợi cho thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác để chấm dứt nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc sự đe dọa sự vụ như vậy.

**ĐIỀU 16**  
**TRAO ĐỔI Ý KIẾN**

Một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến vào bất cứ lúc nào về việc thi hành, giải thích hoặc sửa đổi hoặc áp dụng Hiệp định này. Trao đổi ý kiến như vậy, có thể là trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách hàng không, sẽ bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được yêu cầu trao đổi ý kiến bằng văn bản trừ khi các Bên ký kết thỏa thuận khác.

**ĐIỀU 17**  
**SỬA ĐỔI**

1. Bất cứ sửa đổi nào đối với Hiệp định này được các Bên ký kết thỏa thuận sẽ có hiệu lực khi được phê duyệt phù hợp với các yêu cầu pháp lý của cả hai Bên ký kết và khi được xác nhận bằng sự trao đổi công hàm ngoại giao.
2. Các sửa đổi đối với Phụ lục của Hiệp định này có thể được thực hiện bằng thỏa thuận trực tiếp giữa các nhà chức trách hàng không có thẩm quyền của các Bên ký kết.

**ĐIỀU 18**  
**GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP**

1. Nếu tranh chấp bất kỳ nào đó phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến thực hiện hoặc áp dụng Hiệp định này thì các Bên ký kết, trước tiên, sẽ cố gắng giải quyết bằng thương lượng.
2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng thì các Bên đó có thể chuyển tranh chấp cho một trọng tài viên giải quyết, hoặc theo yêu cầu của một trong hai Bên ký kết, tranh chấp sẽ được đưa ra tòa trọng tài gồm ba trọng tài viên để giải quyết, mỗi Bên ký kết chỉ định một trọng tài viên và trọng tài thứ ba được hai trọng tài viên như thế chỉ định. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày một trong hai Bên ký kết nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao yêu cầu trọng tài tranh chấp và trọng tài thứ ba sẽ được chỉ định trong vòng sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một trong hai Bên ký kết không chỉ định được trọng tài trong vòng thời hạn qui định thì theo yêu cầu của một trong hai Bên ký kết, Chủ tịch Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế có thể chỉ định trọng tài hoặc các trọng tài viên như hoàn cảnh đòi hỏi. Trong mọi trường hợp, trọng tài viên thứ ba sẽ là công dân của Quốc gia thứ ba và sẽ hành động với tư cách là Chủ tịch của tòa trọng tài. Nếu Chủ tịch cho rằng mình là công dân của Quốc gia không thể được xem là người trung lập đối với vụ tranh chấp thì Phó Chủ tịch cao cấp nhất không bị làm cho không đủ tiêu chuẩn trên cơ sở này sẽ thực hiện việc chỉ định. Tòa trọng tài sẽ đưa ra quyết định của mình bằng đa số phiếu.
3. Mỗi Bên ký kết sẽ chịu chi phí cho trọng tài viên mà mình chỉ định cũng như sự hiện diện của trọng tài viên đó trong quá trình trọng tài. Các chi phí cho chủ tịch và bất cứ chi phí nào khác sẽ được chia đều giữa các Bên ký kết.
4. Các Bên ký kết cam kết tuân thủ bất cứ quyết định nào được đưa ra theo điểm 2 của Điều này.
5. Nếu và trong chừng mực một trong hai Bên ký kết không tuân thủ bất cứ quyết định nào được đưa ra theo điểm 2 của Điều này thì Bên ký kết kia có thể hạn chế, thu hồi hoặc hủy bỏ bất cứ quyền hoặc đặc quyền nào được trao bởi Hiệp định này đối với Bên ký kết hoặc hãng hàng không được chỉ định không tuân thủ quyết định của trọng tài.

**ĐIỀU 19**  
**ĐĂNG KÝ**

Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định và bất cứ sửa đổi sau đó của Hiệp định và Phụ lục sẽ được các Bên ký kết trình lên Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

**ĐIỀU 20**  
**HỦY BỎ**

Một trong hai Bên ký kết có thể gửi thông báo cho Bên ký kết kia về quyết định hủy bỏ Hiệp định này của mình vào bất cứ lúc nào; Thông báo như vậy sẽ đồng thời được gửi cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế. Trong trường hợp như vậy, Hiệp định này sẽ chấm dứt hiệu lực mười hai (12) tháng sau ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo về chấm dứt Hiệp định được thu hồi bằng thỏa thuận trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp Bên ký kết kia không nhận được thông báo thì thông báo đó sẽ được coi là nhận được mười bốn (14) ngày sau khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo.



**ĐIỀU 21  
CÓ HIỆU LỰC**

- a) Hiệp định này sẽ có hiệu lực khi các Bên ký kết đã thông báo cho nhau bằng công hàm ngoại giao rằng các thủ tục pháp lý của các Bên ký kết cho Hiệp định này có hiệu lực đã được hoàn thành.

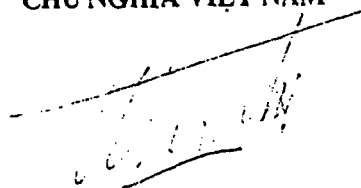
Để làm chứng, những người ký kết dưới đây được các Chính phủ tương ứng của mình ủy quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này.

- b) Làm tại Hà Nội ngày 25.9.1997 thành hai bản bằng tiếng Đan Mạch, tiếng Việt và tiếng Anh, tất cả các bản đều có giá trị pháp lý như nhau. Trong trường hợp có sự khác biệt về giải thích thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

**THAY MẶT CHÍNH PHỦ  
VƯƠNG QUỐC ĐAN MẠCH**



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



## PHỤ LỤC

### Phần 1

Các đường bay được hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của Vương quốc Đan Mạch khai thác ở cả hai chiều:

Các điểm ở Đan Mạch - Hai điểm trung gian - Hai điểm ở Việt Nam - Một điểm quá

### Phần 2.

Các đường bay được hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khai thác ở cả hai chiều:

Các điểm ở Việt Nam - Hai điểm trung gian - Hai điểm ở Đan Mạch - Một điểm quá

### Ghi chú:

1. Hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của m Bên ký kết có thể hủy bỏ bất cứ hoặc toàn bộ chuyến bay nào tại b cứ điểm trung gian và/hoặc điểm quá nào trên đây với điều kiện là c chuyến bay trên đường bay bắt đầu hoặc kết thúc ở lãnh thổ của B ký kết đã chỉ định hãng hàng không hoặc các hãng hàng không đó.
2. Hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của m Bên ký kết có thể chọn bất cứ điểm trung gian và/hoặc điểm quá nà theo sự lựa chọn của mình với điều kiện là không được thực hiệ thương quyền giữa các điểm này và lãnh thổ của Bên ký kết kia và c thể thay đổi sự lựa chọn của mình vào thời kỳ lịch bay IATA tiếp thec

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIETNAM

Le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de la République socialiste du Vietnam (ci-après dénommés les " Parties contractantes "),

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

Désireux de conclure un accord conforme à ladite Convention en vue, principalement, d'établir des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord,

a) Le terme " Convention " s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute annexe adoptée en vertu de l'Article 90 de ladite Convention et tout amendement aux Annexes de la Convention qui ont été adoptés en vertu des Articles 90 et 94 de celle-ci par les deux Parties contractantes ;

b) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend, en ce qui concerne le Royaume du Danemark, du Ministère des transports, et en ce qui concerne la République socialiste du Vietnam, l'Administration de l'aviation civile du Vietnam, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir toute fonction spécifique à laquelle se rapporte le présent Accord;

c) L'expression " entreprise désignée " s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'Article 3 du présent Accord ;

d) Les expressions " territoire ", " services aériens ", " services aériens internationaux ", "entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont la signification donnée dans les Articles 2 et 96 de la Convention ;

e) Le terme " accord " s'entend du présent Accord, de son annexe et de tout amendement y relatif ;

f) Le terme " annexe " s'entend de l'annexe au présent Accord ou telle qu'elle peut être modifiée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'Article 17 du présent Accord. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'annexe ;

g) Le terme " tarif " s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises et des conditions d'application de ce prix y compris la rémunération et

les conditions offertes aux agences, à l'exclusion de la rémunération ou des conditions du transport de courrier ;

h) L'expression " redevances d'usage " s'entend des redevances imposées par les autorités compétentes à une entreprise de transport aérien ou autorisées pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses passagers et sa cargaison, d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne.

### *Article 2. Droits de circulation*

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

a) Survoler son territoire sans y faire escale ;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire ;

c) Faire des escales sur ledit territoire aux points indiqués dans l'annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble, conformément aux dispositions du présent Accord.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'Article 3 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés aux paragraphes 1 a et b du présent article, sous réserve des procédures conformes aux lois et règlements applicables.

### *Article 3. Désignation des entreprises de transport aérien*

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'assurer les services convenus sur les itinéraires spécifiés dans l'Annexe et de supprimer ou modifier lesdits itinéraires.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'Article 2, chaque fois qu'elle n'est pas certaine que la Partie contractante ayant désigné ladite entreprise ou ses ressortissants est actionnaire majoritaire et exerce un contrôle effectif sur cette entreprise de transport aérien.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services aériens convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent article.

*Article 4. Annulation ou suspension des autorisations et imposition de conditions y relatives*

1. Chaque Partie contractante a le droit de suspendre ou de révoquer une autorisation d'exploitation, de révoquer l'exercice des droits énumérés à l'Article 2 du présent Accord par une entreprise de transport désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Dans les cas où elle n'a pas la certitude que la Partie contractante ayant désigné ladite entreprise ou ses ressortissants est actionnaire majoritaire et exerce un contrôle effectif sur ladite entreprise;

b) Si cette entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits ; ou

c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien néglige de toute autre manière de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. À moins qu'une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent article ou d'imposition de conditions ne soit immédiatement prise pour empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Dans ce cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite en ce sens.

*Article 5. Utilisation des aéroports et installations*

1. Une Partie contractante n'impose pas aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qu'elle impose à ses propres entreprises de transport aérien fonctionnant entre les territoires des Parties contractantes.

Toute redevance imposée sur le trafic aérien international réalisé par les entreprises de transport aérien autorisées d'une des Parties contractantes est liée de façon raisonnable au coût du service rendu à l'entreprise de transport aérien concernée et perçue conformément aux directives pertinentes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

2. En ce qui concerne les services convenus, les mêmes conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes, des aéroports ainsi que de toutes les autres installations qui relèvent de leur autorité.

3. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, par l'intermédiaire, le cas échéant, des organisations représentant ces entreprises. Un délai raisonnable accompagnera la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements prennent effet. Par ailleurs, chaque Partie contractante autorise ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les renseignements appropriés sur ces redevances.

#### *Article 6. Droits de douane*

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord sont exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs qui quittent le territoire en question et qui sont exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état d'aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ; et

c) Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-

dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec

une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise (ou lesdites entreprises) de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

*Article 7. Stockage de l'équipement de bord et des provisions*

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

*Article 8. Formalités d'admission*

1. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle d'immigration très simplifiées. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

2. Les lois et règlements d'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au passage en douane, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine s'appliquent aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à leurs équipages, leurs passagers, leurs marchandises et au courrier, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. Aucune Partie contractante n'accorde à ses entreprises de transport aérien ou à toute autre entreprise de transport aérien un traitement plus favorable que celui accordé à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante en application des lois et règlements spécifiés dans le présent article.

*Article 9. Dispositions relatives à la capacité*

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit, en exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens assurés par cette dernière (ou ces dernières).

3. Les services aériens assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles

en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et du fret, en provenance ou à destination des territoires des Parties contractantes.

*Article 10. Échange de statistiques*

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent aux autorités de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir raisonnablement besoin pour examiner l'évolution du marché. Ces relevés contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise (ou les entreprises) en ce qui concerne les services convenus.

*Article 11. Tarifs*

1. Les tarifs seront établis à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les coûts d'exploitation, la rentabilité raisonnable des investissements et les caractéristiques des services, les intérêts des usagers et les tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien.

2. Les entreprises désignées par chaque Partie contractante seront encouragées à consulter les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante avant de présenter leurs tarifs à l'approbation des autorités aéronautiques.

3. Tout tarif proposé conformément aux dispositions du présent article peut être approuvé à tout moment par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes (principe de la double approbation). Les tarifs doivent être déposés auprès des autorités aéronautiques 14 jours au moins avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Un délai plus court peut être approuvé par lesdites autorités.

4. Les entreprises désignées doivent déposer les tarifs proposés pour le transport entre les territoires des Parties contractantes auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, sous la forme requise par chacune desdites autorités aéronautiques. Les tarifs en question seront considérés comme ayant été approuvés si dans les 14 jours à partir de la date de réception les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'ont pas envoyé une notification écrite de refus aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

5. En approuvant les tarifs, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent assortir leur approbation de dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins d'être retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ou à moins qu'un tarif de remplacement n'ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

6. Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes peuvent à tout moment demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'application des dispositions du présent article. Lesdites consultations se tiendront dans les 30 jours à compter de la réception de la demande.



*Article 12. Transfert des recettes*

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, les recettes locales en excédent des dépenses effectuées localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et ne sont soumis à aucun frais excepté ceux qui sont normalement prélevés par les banques pour les opérations de conversion et de transfert. Ledit transfert sera accompli conformément aux règlements de la Partie contractante concernée en matière de change.

*Article 13. Représentation de l'entreprise de transport aérien*

1. Chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et les personnels administratif, commercial et technique nécessaires pour les besoins de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes ont le droit de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agences, des prestations de transport aérien. Les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante ont le droit de vendre et toute personne a le droit d'acheter ces prestations en monnaie locale ou en devises librement convertibles, conformément aux lois et règlements applicables. Chaque entreprise a le droit d'utiliser à ces fins ses propres documents de transport.

*Article 14. Approbation des programmes de vols*

1. Les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante soumettent pour approbation les programmes de vols aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant leur entrée en vigueur. Ces programmes indiquent en particulier les horaires des vols, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

2. Toutes modifications apportées ultérieurement à des programmes de vols déjà approuvés sont également soumises à approbation.

*Article 15. Sécurité aérienne*

1. Chaque Partie contractante réaffirme que son obligation, à l'égard de l'autre Partie, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquitte des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu 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, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal, le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante recevra sur demande toute l'aide nécessaire de la part de l'autre Partie contractante afin de prévenir tout acte de saisie illicite d'aéronefs civils, de leurs passagers et équipages, et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, passagers et équipages, aéroports et installations de navigation aérienne et autres menaces à la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire et des exploitants d'aéroports situés sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article qui sont exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, les équipages, les marchandises, les bagages de soute, le courrier et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ses aéronefs, de ses passagers ou de son équipage ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

#### *Article 16. Consultations*

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations sur l'interprétation ou l'application du présent Accord, son amendement ou le respect de ses dispositions. Ces consultations qui sont tenues au niveau des autorités aéronautiques commencent dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

#### *Article 17. Amendements*

1. Toute modification ayant fait l'objet d'un accord entre les Parties contractantes entre en vigueur après son approbation, conformément aux formalités constitutionnelles des deux Parties contractantes et après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être apportées après entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

*Article 18. Règlement des différends*

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre, ou bien le différend peut être, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une notification par la voie diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué ; le troisième arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est ressortissant d'un État tiers, fait fonction de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage se déroulera. Si le Président considère qu'il est un ressortissant d'un État qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président le plus ancien, qui n'est pas disqualifié pour cette raison, procède à la nomination. Le tribunal arbitral rend sa sentence à la majorité des voix.

3. Chaque Partie contractante assume les coûts de l'arbitre qu'elle a désigné et de sa représentation aux séances d'arbitrage. Les dépenses afférentes au président et autres dépenses sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes les décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps que dure cet état de choses, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) en défaut.

*Article 19. Enregistrement*

Le présent Accord et son annexe, ainsi que toutes modifications dont ils feront ultérieurement l'objet, sont enregistrés par les Parties contractantes auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 20. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expiration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 21. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur quand les Parties contractantes se sont notifiées par échange de notes que les formalités constitutionnelles desdites Parties relatives à l'entrée en vigueur du présent Accord ont été accomplies.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Hanoi le 25 septembre 1997 en double exemplaire dans les langues danoise, vietnamienne et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais fera foi.

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark:

TORBEN BELLERS

Pour le Gouvernement de la République socialiste du Vietnam:

NGUYEN HONG NHI

ANNEXE

*Section 1*

Routes qui seront exploitées par l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) par le Royaume du Danemark, dans les deux directions :

Points au Danemark deux points intermédiaires deux points au Vietnam un point au-delà.

*Section 2*

Routes qui seront exploitées par l'entreprise (ou les entreprises de transport) de transport aérien désignée(s) par la République socialiste du Vietnam dans les deux directions :

Points au Vietnam deux points intermédiaires deux points au Danemark un point au-delà.

*Notes :*

1. Les entreprises de transport désignées par chaque Partie contractante peuvent, lors de tout vol, ne pas s'arrêter aux points intermédiaires et/ou au-delà des points susmentionnés, à condition que ces vols proviennent du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien.

2. L'entreprise ou les entreprises de transport désignée(s) de chaque Partie contractante peuvent choisir tout point intermédiaire ou tout point au-delà à condition de n'exercer aucun droit de circulation entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante, et peut modifier son choix pendant la prochaine période des horaires soumis à l'IATA.

MÉMORANDUM D'ACCORD ENTRE LES ROYAUMES DU DANEMARK, DE  
NORVÈGE ET DE SUÈDE ET LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIETNAM

En ce qui concerne la mise en oeuvre des Accords relatifs aux services aériens entre les gouvernements des Royaumes du Danemark, de Norvège et de Suède et le Gouvernement de la République socialiste du Vietnam, les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit :

1. En ce qui concerne les Articles 3 et 4 des Accords, si l'une des Parties contractantes doit modifier les dispositions en matière de désignation des entreprises, pour toute raison, y compris mais sans s'y limiter en raison de modifications apportées dans leur législation, toutes les Parties contractantes réexamineront la question à la satisfaction de toutes les Parties concernées.

2. Nonobstant les dispositions de l'Article 3, une seule entreprise de transport aérien pour chaque Partie contractante pourra être désignée pour exploiter les transports aériens entre toute paire de points sur les routes spécifiées dans les annexes.

3. En ce qui concerne les aéronefs de location, les principes ci-après s'appliqueront :

Lorsqu'une entreprise de transport désignée par une Partie contractante utilise des aéronefs de location exploités dans le cadre de son Certificat de transporteur aérien, cette situation est considérée comme équivalant à l'exploitation d'aéronefs appartenant à ladite entreprise de transport aérien désignée.

Afin de satisfaire des besoins temporaires ou dans des conditions exceptionnelles, une entreprise de transport désignée pourra utiliser des aéronefs exploités dans le cadre du Certificat de transporteur aérien du bailleur.

L'utilisation d'aéronefs de location devra satisfaire aux conditions normalement appliquées à l'approbation d'accords de location, y compris les conditions de sécurité appliquées par les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante

4. Aux fins des Accords, les Parties contractantes réaffirment leurs obligations en vertu de l'Article 32 (Licences du personnel) et de l'Article 33 (Reconnaissance des Certificats et Licences) de la Convention.

5. Outre les dispositions en matière de capacité contenues dans l'Article 9, un total de quatre

fréquences avec un maximum de 1000 sièges par semaine est autorisé entre la Scandinavie et le Vietnam, deux fréquences avec un maximum de 500 sièges pour les entreprises de transport aérien désignées par les pays scandinaves et deux fréquences avec un maximum de 500 sièges pour les entreprises de transport aérien désignées par le Vietnam. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront convenir d'agréer des fréquences supplémentaires par le biais de consultations ou d'échanges de correspondance.

6. a) SAS, en tant qu'organisation conjointe de transports aériens du Danemark, de la Norvège et de la Suède peut exploiter les services agréés sur les routes ci-après :

Points en Scandinavie deux points intermédiaires deux points au Vietnam un point au-delà v.v.

b) L'entreprise de transport aérien désignée par le Vietnam peut exploiter les services agréés sur les routes ci-après :

Points au Vietnam deux points intermédiaires (hors la Scandinavie) trois points en Scandinavie (séparés ou en combinaison sur la base du partage d'un terminal) un point au-delà (hors la Scandinavie) v.v

7. Les lois et règlements visés aux Articles 12 et 13 s'appliqueront sur une base de non discrimination conformément au principe de la nation la plus favorisée.

Fait à Hanoi le 25 septembre 1997.

Pour le Gouvernement de la République socialiste du Vietnam:

NGUYEN HONG NHI

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark:

TORBEN BELLERS

Pour le Gouvernement du Royaume de Norvège:

ESPEN RIKTER-SVENDSEN

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède:

BÖRJE LJUNGGREN





## II

*Treaties and international agreements  
filed and recorded*

*March 1999*

*1219*

---

*Traités et accords internationaux  
classés et inscrits au répertoire*

*mars 1999*

*1219*

