

No. 40425

**Netherlands
and
Viet Nam**

Agreement between the Kingdom of the Netherlands and the Socialist Republic of Vietnam for air services between and beyond their respective territories (with annex). Hanoi, 1 October 1993

Entry into force: *provisionally on 1 October 1993 by signature and definitively on 12 May 1994 by notification, in accordance with article 22*

Authentic texts: *Dutch, English and Vietnamese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 1 July 2004*

**Pays-Bas
et
Viet Nam**

Accord entre le Royaume des Pays-Bas et la République socialiste du Viet Nam relatif aux services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Hanoi, 1 octobre 1993

Entrée en vigueur : *provisoirement le 1er octobre 1993 par signature et définitivement le 12 mai 1994 par notification, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *néerlandais, anglais et vietnamien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 1er juillet 2004*

[DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS]

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden

Het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam, partij zijnde bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld,

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart,

Geleid door de wens een overeenkomst te sluiten met het doel geregelde luchtdiensten in te stellen tussen en via hun onderscheiden grondgebieden,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel I

Begripsomschrijvingen

Tenzij het zinsverband anders vereist, hebben in deze Overeenkomst en de Bijlage daarbij de volgende begrippen de daaraan hierbij toegekende betekenis:

a. onder „het Verdrag” wordt verstaan: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening opgesteld, met inbegrip van alle overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag aangenomen Bijlagen en alle wijzigingen van de Bijlagen of het Verdrag overeenkomstig de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover deze Bijlagen en wijzigingen in werking zijn getreden voor, of zijn bekrachtigd door beide Overeenkomstsluitende Partijen;

b. onder „luchtvaartautoriteiten” wordt verstaan:

wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

wat de Socialistische Republiek Vietnam betreft, de Minister van Vervoer en Verbindingen;

of in beide gevallen elke persoon of instantie die bevoegd is elke functie die thans door de genoemde Minister wordt uitgeoefend, te vervullen;

c. onder „aangewezen luchtvaartmaatschappij” wordt verstaan: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd overeenkomstig artikel 4 van deze Overeenkomst;

d. onder „grondgebied” wordt met betrekking tot een Staat verstaan de gebieden aan land (vasteland en eilanden), de territoriale wateren die daaraan grenzen en het luchtruim boven de gebieden aan land en de territoriale wateren die vallen onder de soevereiniteit van die Staat;

e. de begrippen „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing anders dan voor verkeersdoel-einden” hebben de betekenis die daaraan in artikel 96 van het Verdrag onderscheidenlijk wordt toegekend;

f. onder „overeengekomen dienst” en „omschreven route” wordt onderscheidenlijk verstaan: een internationale luchtdienst ingevolge artikel 2 van deze Overeenkomst en de in het desbetreffende gedeelte van de Bijlage bij deze Overeenkomst omschreven route;

g. onder „boordproviand” wordt verstaan: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte etenswaren en dranken;

h. onder „Overeenkomst” wordt verstaan: deze Overeenkomst, de in toepassing daarvan opgestelde Bijlage, en alle wijzigingen van de Overeenkomst of van de Bijlage;

i. onder „tarief” wordt verstaan: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en

II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door of namens de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden;

j. onder „verandering van luchtvaartuig” wordt verstaan: de exploitatie van een van de overeengekomen diensten door een aangewezen luchtvaartmaatschappij op zulk een wijze dat op een of meer delen van de route wordt gevlogen met luchtvaartuigen met een andere capaciteit dan die welke op een ander deel worden gebruikt.

Artikel 2

Verlening van rechten

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van geregeld internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij:

- a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- b. het recht om op haar grondgebied te landen anders dan voor verkeersdoeleinden; en
- c. het recht om tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer in passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht de luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij het recht te geven tot deelneming aan luchtvervoer tussen punten gelegen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 3

Verandering van luchtvaartuig

1. Elke aangewezen luchtvaartmaatschappij kan op iedere vlucht of op alle vluchten op de overeengekomen diensten van luchtvaartuig veranderen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij of op enig punt langs de omschreven route, mits:

- a. luchtvaartuigen die verder dan het punt waarop van luchtvaartuig wordt veranderd worden gebruikt, in aansluiting op de inkomende of uitgaande luchtvaartuigen in de dienstregeling worden opgenomen, naar gelang het geval;

- b. indien op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van luchtvaartuig wordt veranderd en wanneer verder dan het punt van verandering meer dan een luchtvaartuig wordt geëxploiteerd, de totale gezamenlijke capaciteit en nuttige last van deze luchtvaartuigen niet groter is dan de capaciteit en de nuttige last van het luchtvaartuig dat in de derde- en vierdevrijheidssectoren wordt gebruikt.

2. Bij verandering van luchtvaartuig en voor de exploitatie van diensten op de gehele route kan een aangewezen luchtvaartmaatschappij gebruik maken van haar eigen uitrusting en, met inachtneming van de nationale voorschriften, van geleaste uitrusting, en kan zij de exploitatie verrichten overeenkomstig commerciële regelingen met een andere luchtvaartmaatschappij.

3. Een aangewezen luchtvaartmaatschappij kan verschillende of dezelfde vluchtnummers gebruiken voor de sectoren waarop haar verandering van luchtvaartuig betrekking heeft. Geen van beide aangewezen luchtvaartmaatschappijen presenteert zich echter door middel van reclame of op andere wijze aan het publiek als maatschappij die een dienst aanbiedt die aanvangt op het punt van verandering van luchtvaartuig, tenzij daarvoor anderszins toestemming is verleend.

Artikel 4

Aanwijzing en verlening van vergunningen

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht door middel van een schriftelijke kennisgeving langs diplomatieke weg aan de andere Overeenkomstsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen voor de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij te vervangen door een andere luchtvaartmaatschappij.

2. Na ontvangst van bedoelde kennisgeving verleent elke Overeenkomstsluitende Partij onverwijld aan de aldus door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij, met inachtneming van de bepalingen van dit artikel, de vereiste exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij te allen tijde een aanvang maken met de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de overeengekomen diensten, mits zij aan de bepalingen van deze Overeenkomst voldoet en de tarieven voor deze diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 6 van deze Overeenkomst.

4. Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of deze vergunning te verlenen onder noodzakelijk geachte voorwaarden ter zake van de uitoefening van de in artikel 2 van deze Overeenkomst omschreven rechten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij, indien niet te haren genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijke toezicht op die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

Artikel 5

Intrekking of opschorting van vergunningen

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht de in artikel 4 vermelde vergunningen voor een door de andere Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij niet te verlenen, deze in te trekken of op te schorten, of hieraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Overeenkomstsluitende

Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Overeenkomstsluitende Partij na te leven;

c. ingeval niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen of bij haar onderdanen; en

d. indien de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie te voeren in overeenstemming met de ingevolge deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk ingrijpen van wezenlijk belang is ter voorkoming van verdere inbreuken op de hierboven bedoelde wetten en voorschriften, worden de in het eerste lid van dit artikel opgesomde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, vangt zulk overleg aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake.

Artikel 6

Tarieven

1. De door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Overeenkomstsluitende Partijen in rekening te brengen tarieven voor vervoer tussen hun grondgebieden dienen de tarieven te zijn die zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, en dienen te zijn vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle relevante factoren, waaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die dezelfde route of een deel daarvan exploiteren.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven worden, indien mogelijk, overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen door middel van toepassing van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging („International Air Transport Association”) voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In elk geval is voor de tarieven de goedkeuring van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen vereist.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ten minste vijftienveertig (45) dagen voor de voorgestelde datum van invoering ter

goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen, tenzij de bedoelde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De tarieven kunnen uitdrukkelijk worden goedgekeurd of worden, indien geen van beide luchtvaartautoriteiten binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging overeenkomstig het derde lid van dit artikel te kennen heeft gegeven de tarieven niet goed te keuren, geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn van voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, dienovereenkomstig wordt bekort.

5. Indien een tarief niet kan worden overeengekomen overeenkomstig het tweede lid van dit artikel, of indien gedurende de overeenkomstig het vierde lid van dit artikel geldende termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit te kennen geeft dat zij een overeenkomstig de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief niet goedkeurt, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen het tarief in onderlinge overeenstemming vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken omtrent een overeenkomstig het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief, of omtrent de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig de bepalingen van artikel 17 van deze Overeenkomst.

7. Overeenkomstig de bepalingen van dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die afwijken van die welke in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel zijn goedgekeurd.

Artikel 7

Commerciële activiteiten

1. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan om:

a. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij kantoren te vestigen ten behoeve van de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsook andere voor het verzorgen van luchtvervoer vereiste voorzieningen;

b. op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of via een agent, luchtvervoersdiensten te verkopen, in iedere munteenheid.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij toegestaan om haar in verband met het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, operationeel en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

3. In deze behoeften aan personeel kan naar keuze van de aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen personeel of door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die werkzaam is op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij en die gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen op het grondgebied van die Overeenkomstsluitende Partij.

4. Alle commerciële activiteiten die op basis van het eerste, tweede en derde lid hierboven zijn toegestaan, worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

5. Voor zover hun nationale wetten en voorschriften dit toestaan, trachten beide Overeenkomstsluitende Partijen aan de eisen die worden gesteld aan werkvergunningen, aan bezoekersvisa of aan andere vergelijkbare documenten tegemoet te komen voor personeel dat bepaalde tijdelijke diensten en werkzaamheden verricht op hun onderscheiden grondgebieden.

Artikel 8

Eerlijke concurrentie

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Overeenkomstsluitende Partijen worden op eerlijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld deel te nemen aan het internationale luchtvervoer dat door deze Overeenkomst wordt beheerst.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij treft alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht ter bestrijding van alle vormen van discriminatie of oneerlijke concurrentiepraktijken die de concurrentiepositie van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Partij nadelig beïnvloeden.

Artikel 9

Dienstregeling

1. De door elke Overeenkomstsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt ten minste dertig (30) dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de klasse en het aantal zitplaatsen dat beschikbaar zal zijn voor het publiek.

In uitzonderlijke omstandigheden zullen wijzigingen ad hoc in de dienstregeling door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Overeenkomstsluitende Partij worden medegedeeld en door de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden goedgekeurd binnen een kortere termijn dan de bovengenoemde dertig dagen.

2. Verzoeken om toestemming voor het uitvoeren van extra vluchten kunnen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij rechtstreeks aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij ter goedkeuring worden voorgelegd.

Artikel 10

Belastingen, douanerechten en heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen voor internationale luchtdiensten worden gebruikt, alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen, proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede reclame- en promotiemateriaal dat zich aan boord van zodanige luchtvaartuigen bevindt, zijn vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of lokale heffingen en belastingen bij binnenkomst op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, mits deze uitrustingsstukken en voorraden aan boord van de luchtvaartuigen blijven, totdat zij opnieuw worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Overeenkomstsluitende Partij door of ten behoeve van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij of aan boord van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen genomen uitsluitend voor gebruik aan boord van de luchtvaartuigen bij de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen of

belastingen, met inbegrip van douaneheffingen en inspectie kosten, verschuldigd op het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, te worden betaald, zelfs indien deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de eerste Overeenkomstsluitende Partij, waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van de bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder het toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid kunnen niet zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij kan worden verplicht tot terugbetaling van douanerechten die reeds op bovenbedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof, smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen kunnen op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van deze Partij, die kunnen verlangen dat deze materialen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat zij weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

Artikel 11

Dubbele belasting

1. Inkomsten en winsten uit de exploitatie van luchtvaartuigen in het internationale verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming gelegen is.

2. Kapitaal vertegenwoordigd door luchtvaartuigen die worden geëxploiteerd in het internationale verkeer en door roerende zaken die verband houden met de exploitatie van die luchtvaartuigen, is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van de werkelijke leiding van de onderneming is gelegen.

3. Wanneer er tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een afzonderlijke overeenkomst bestaat tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar inkomen, winsten en kapitaal, zijn de bepalingen van die overeenkomst doorslaggevend.

Artikel 12

Overmaking van gelden

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij

het recht het batig saldo van inkomsten en uitgaven, verkregen op het grondgebied van de eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij over te maken. In deze netto overdracht zijn begrepen baten van verkopen, rechtstreeks of via agenten, van luchtvervoersdiensten, en van de handelsrente die over deze inkomsten wordt ontvangen terwijl deze in afwachting van de overmaking in deposito zijn gegeven.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen verkrijgen binnen ten hoogste dertig (30) dagen na aanvraag toestemming voor bedoelde overmaking in een vrij inwisselbare munteenheid, tegen de officiële wisselkoers voor de conversie van de plaatselijke munteenheid. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen vrij de feitelijke overmaking te doen verrichten zodra deze toestemming is verkregen.

Artikel 13

Toepassing van wetten, voorschriften en procedures

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit bedoeld grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Overeenkomstsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere erkende reisdocumenten, binnenkomst, inklaring, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij vanaf de binnenkomst in en tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstbedoelde Overeenkomstsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij en die de zone van de luchthaven die daarvoor gereserveerd is niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht op doorreis zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Overeenkomstsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij in

rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstbedoelde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Overeenkomstsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Overeenkomstsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

Artikel 14

Erkenning van bewijzen en vergunningen

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn uitgereikt of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Overeenkomstsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van de overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen en vergunningen werden uitgereikt of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag vastgestelde normen. Elke Overeenkomstsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

Artikel 15

Veiligheid

1. De Overeenkomstsluitende Partijen komen overeen elkander de bijstand te verlenen die nodig is ter voorkoming van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, en elke andere bedreiging voor de veiligheid van de luchtvaart.

2. Elke Overeenkomstsluitende Partij stemt ermede in de niet-discriminatoire en algemeen toepasselijke veiligheidsbepalingen na te leven die de andere Overeenkomstsluitende Partij voorschrijft voor de binnenkomst op het grondgebied van die andere Overeenkomstsluitende Partij en toereikende maatregelen te treffen om passagiers en hun handbagage aan controle te onderwerpen. Elke Overeenkomst-

sluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij om bijzondere veiligheidsmaatregelen voor haar luchtvaartuigen of passagiers om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging welwillend in overweging.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de toepasselijke beveiligingsbepalingen voor de luchtvaart die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Indien een Overeenkomstsluitende Partij van deze bepalingen afwijkt, kan de andere Overeenkomstsluitende Partij verzoeken om overleg met die Overeenkomstsluitende Partij. Tenzij anders door de Overeenkomstsluitende Partijen is overeengekomen, begint zodanig overleg binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek ter zake. Het uitblijven van een bevredigend akkoord kan een grond vormen voor toepassing van artikel 17 van deze Overeenkomst.

4. De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen, begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Overeenkomstsluitende Partijen beide partij zijn bij deze Verdragen.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en luchtvaartvoorzieningen, of dreigt zich voor te doen, verlenen de Overeenkomstsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen die bedoeld zijn om op snelle en veilige wijze aan zulk een voorval of de dreiging daarvan een einde te maken, te vergemakkelijken.

Artikel 16

Overleg en wijziging

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkaar ten einde te verzekeren dat de bepalingen van deze Overeenkomst worden uitgevoerd en naar tevredenheid worden nageleefd.

2. Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan verzoeken om overleg dat aanvangt binnen zestig (60) dagen na de datum van

ontvangst van het verzoek, tenzij beide Overeenkomstsluitende Partijen een verlenging of bekorting van deze termijn overeenkomen. Dit overleg kan zowel mondeling als schriftelijk plaatsvinden.

3. Wijzigingen op deze Overeenkomst worden van kracht op de datum waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de in hun onderscheiden landen geldende constitutionele vereisten is voldaan.

4. Elke wijziging van de Bijlage bij deze Overeenkomst wordt schriftelijk overeengekomen tussen de luchtvaartautoriteiten, en wordt van kracht op een door die autoriteiten te bepalen datum.

Artikel 17

Regeling van geschillen

1. Indien er tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderhandeling.

2. Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen het geschil te regelen door middel van onderhandeling, kan het op verzoek van een der Overeenkomstsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Overeenkomstsluitende Partij er een benoemt, waarna de aldus gekozen twee scheidsmannen overeenstemming bereiken over de derde, op voorwaarde dat de derde scheidsman geen onderdaan van een van beide Overeenkomstsluitende Partijen is. Elk van de Overeenkomstsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop een van beide Overeenkomstsluitende Partijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechtelijke beslissing van het geschil wordt verzocht, en over de derde scheidsman wordt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen overeenstemming bereikt. Indien een der Overeenkomstsluitende Partijen haar eigen scheidsman niet aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien over de derde scheidsman niet binnen de genoemde termijn overeenstemming is bereikt, kan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door een der Overeenkomstsluitende Partijen worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Overeenkomstsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke uitspraak gedaan ingevolge het tweede lid van dit artikel.

Artikel 18

Beëindiging

Elk der Overeenkomstsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk kennisgeving doen van haar besluit deze Overeenkomst te beëindigen.

Deze kennisgeving wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt de Overeenkomst twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door de andere Overeenkomstsluitende Partij, tenzij de kennisgeving van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Overeenkomstsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de kennisgeving geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 19

Registratie bij de ICAO

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarop worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Artikel 20

Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten

1. De bepalingen van het Verdrag worden op deze Overeenkomst toegepast.

2. Indien een door beide Overeenkomstsluitende Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door deze Overeenkomst wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van de onderhavige Overeenkomst.

Artikel 21

Werkings sfeer

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is deze Overeenkomst slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

Artikel 22

Inwerkingtreding

Deze Overeenkomst wordt voorlopig toegepast vanaf de datum van ondertekening, en treedt in werking op de dag waarop de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar schriftelijk ervan in kennis hebben gesteld dat aan de daarvoor constitutioneel vereiste formaliteiten in hun onderscheiden landen is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Hanoi op 1 oktober 1993 in de Nederlandse, de Vietnamese en de Engelse taal, zijnde de drie teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen is de Engelse tekst doorslaggevend.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden,

J. R. H. MAIJ-WEGGEN

J. R. H. Maij-Weggen
Minister van Verkeer
en Waterstaat

Voor de Socialistische Republiek Vietnam,

NGUYEN HONG NHI

Nguyen Hong Nhi
Director General
Civil Aviation
Administration

Bijlage

Routetabel

- A. 1. Punten die in beide richtingen kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Socialistische Republiek Vietnam:
2 punten in Vietnam – 2 tussenliggende punten – 2 punten in Nederland – 2 verdergelegen punten in Europa.
- 2. Punten die in beide richtingen kunnen worden aangedaan door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden:
2 punten in Nederland – 2 tussenliggende punten – 2 punten in Vietnam – 2 verdergelegen punten in Azië en Australië.
- B. 1. Elk punt of alle punten op de onder A omschreven routes kan of kunnen op een vlucht of alle vluchten worden overgeslagen.
- 2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen toegestaan op alle diensten op de omschreven routes alle typen luchtvaartuigen in alle klassen te exploiteren.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM FOR AIR SERVICES
BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Kingdom of the Netherlands and the Socialist Republic of Vietnam
being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at
Chicago on the seventh day of December 1944;

desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing scheduled air ser-
vices between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise
requires:

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation,
opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any
Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or
the Convention under Article 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments
have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands, the Minister of Transport, Public Works and
Water Management;

for the Socialist Republic of Vietnam, the Minister of Transport;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present ex-
ercised by the said Minister;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and autho-
rized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a State means the land areas (mainland and is-
lands), territorial waters adjacent thereto and the airspace covering the land areas and terri-
torial waters under the sovereignty of that State;

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

f) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pur-
suant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of
the Annex to this Agreement respectively;

g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on
board an aircraft during flight, including commissary supplies;

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by or on behalf of airlines.

j) the term "change of aircraft" means the operation of one of the agreed services by a designated airline in such a way that one or more sectors of the route are flown by aircraft different in capacity from those used on another sector.

Article 2. Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international scheduled air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

Article 3. Change of aircraft

1. Each designated airline may on any or all flights on the agreed services, change aircraft in the territory of the other Contracting Party or at any point along the specified routes, provided that:

a) aircraft used beyond the point of change of aircraft shall be scheduled in coincidence with the inbound or outbound aircraft, as the case may be;

b) in the case of change of aircraft in the territory of the other Contracting Party and when more than one aircraft is operated beyond the point of change, the total capacity and payload of these aircrafts combined shall not be more than the capacity and payload of the aircraft operating on the third and fourth freedom sector.

2. For the purpose of change of aircraft operations and for the purpose of operations on the whole route, a designated airline may use its own equipment and, subject to national regulations, leased equipment, and may operate under commercial arrangements with another airline.

3. A designated airline may use different or identical flight numbers for the sectors of its change of aircraft operations. However, neither designated airline shall hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates as the point of change of aircraft, unless otherwise permitted to do so.

Article 4. Designation and authorization

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through Diplomatic Channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

Article 5. Revocation and suspension of authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

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

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be

exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

Article 6. Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly, or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

Article 7. Commercial activities

I. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities, required for the provision of air transportation.

b) to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through an agent, in any currency.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

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

4. All commercial activities permitted on the basis of paragraphs 1, 2 and 3 above shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

5. Insofar as national laws and regulations permit, the two Contracting Parties shall attempt to comply with the requirements concerning work permits, visitor's visa and other similar documents for staff performing certain temporary services and duties in their respective territories.

Article 8. Fair competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 9. Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, at least thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

In exceptional circumstances, ad hoc changes of the timetable will be notified by the designated airline of one Contracting Party and approved by the aeronautical authorities of the other Contracting Party within a shorter time-limit than the thirty days mentioned above.

2. Requests for permission to operate additional flights can be submitted by the designated airline for approval directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 10. Duties, customs and charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international air services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the first Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund consumed duties which already have been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores 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 Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 11. Double taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprises is situated.

2. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprises is situated.

3. Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, profits and capital exists between the Contracting Parties the provisions of the latter shall prevail.

Article 12. Transfer of funds

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer of the excess of receipts over expenditure, earned in the territory of the first Contracting Party. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency.

The airlines of the Contracting Parties shall be free to affect the actual transfer on receipt of approval.

Article 13. Application of laws, regulations and procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article 14. Recognition of certificates and licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes,

provided always that such certificates or licenses were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 15. Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally, applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 16. Consultation and amendment

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultations which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties, shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective constitutional requirements.

4. Any amendment of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

Article 17. Settlement of disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 18. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels 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 this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Applicability of multilateral agreements

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.

2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

Article 21. Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the part of the Kingdom in Europe only.

Article 22. Entry into Force

The present Agreement shall be provisionally applied from the date of its signature and shall come into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

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

Done in duplicate at Hanoi this 1st day of October 1993 in the Dutch, Vietnamese and English languages, each text being equally authentic. In case of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

J.R.H. MAIJ-WEGGEN
Minister
Ministry of Transport,
Public Works and Water,
Management

For the Government of the Social Republic of Vietnam:

NGUYEN HONG NHI
Director General
Civil Aviation
Administration of Vietnam

ANNEX

Route Schedule

- A
 - 1. Points to be served in both directions by the designated airline of the Socialist Republic of Vietnam:
2 points in Vietnam -- 2 intermediate points -- 2 points in the Netherlands -- 2 points beyond in Europe.
 - 2. Points to be served in both directions by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands:
2 points in the Netherlands -- 2 intermediate points -- 2 points in Vietnam -- 2 points beyond in Asia and Australia.
- B
 - 1. Any point or points on the routes mentioned under A may be omitted on any or all flights.
 - 2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to operate any type of aircraft in any configuration on the services on the agreed routes.

[VIETNAMESE TEXT — TEXTE VIETNAMIEN]

HIỆP ĐỊNH
GIỮA
VƯƠNG QUỐC HÀ LAN
VÀ
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
VỀ
VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG
GIỮA VÀ NGOÀI LÃNH THỔ TƯƠNG ỨNG CỦA HAI NƯỚC

Vương quốc Hà lan và Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam,

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

mong muốn đóng góp vào sự phát triển của hàng không dân dụng quốc tế;

mong muốn ký kết Hiệp định nhằm mục đích thiết lập các chuyến bay thường lệ giữa và ngoài lãnh thổ tương ứng của hai nước, đã thỏa thuận như sau:

ĐIỀU 1
ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định, trừ phi văn cảnh đòi hỏi khác:

- a. thuật ngữ "Công ước" có nghĩa là 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 cả bất kỳ Phụ ước nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước đó và bất kỳ sửa đổi nào của các Phụ ước hoặc Công ước theo Điều 90 và 94 của Công ước, trong trường hợp mà các Phụ lục và sửa đổi đó có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết hoặc được cả hai Bên ký kết phê chuẩn;
- b. thuật ngữ "nhà chức trách hàng không" có nghĩa:

đối với Vương quốc Hà lan là Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải và công trình công cộng;

đối với nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam là Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải;

hoặc trong cả hai trường hợp là bất kỳ tổ chức hoặc cá nhân nào được ủy quyền thực hiện các chức năng hiện tại bất kỳ của Bộ trưởng nói trên;
- c. thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" có nghĩa là hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo Điều 4 của Hiệp định này;
- d. thuật ngữ "lãnh thổ" đối với một Quốc gia có nghĩa là vùng đất (đất liền và các hải đảo), lãnh hải tiếp giáp vùng đất và khoảng không gian bao trùm vùng đất và lãnh hải thuộc chủ quyền của Quốc gia đó;

- e. thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "hạ cánh với mục đích phi thương mại" có nghĩa tương ứng qui định cho các thuật ngữ này trong Điều 96 của Công ước;
- f. thuật ngữ "chuyến bay thỏa thuận" và "đường bay qui định" có nghĩa là chuyến bay quốc tế theo Điều 2 của Hiệp định này và đường bay qui định ở Phần thích hợp tương ứng trong Phụ lục kèm theo Hiệp định này;
- g. thuật ngữ "dồ dự trữ" có nghĩa là các đồ ăn sẵn để sử dụng hoặc bán trên máy bay trong khi bay bao gồm cả thực phẩm;
- h. thuật ngữ "Hiệp định" có nghĩa là Hiệp định này, Phụ lục kèm theo Hiệp định và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định hoặc Phụ lục;
- i. thuật ngữ "giá cước" có nghĩa là bất cứ khoản thu nào hoặc sẽ được thu bởi các hãng hàng không một cách trực tiếp hoặc thông qua các đại lý của họ đối với người hoặc tổ chức bất kỳ nào về việc chuyên chở hành khách (và hành lý của họ) và hàng hóa (không bao gồm bưu kiện) bằng vận tải hàng không, bao gồm:
 - I. các điều kiện chi phối tính hiệu lực và áp dụng của giá cước, và
 - II. các lệ phí và điều kiện cho dịch vụ bất kỳ nào liên quan tới việc chuyên chở do các hãng hàng không thực hiện hoặc được thực hiện nhân danh các hãng hàng không đó.
- j. thuật ngữ "thay đổi máy bay" chỉ việc hãng hàng không được chỉ định khai thác một trong các chuyến bay thỏa thuận theo cách là một hoặc nhiều chặng trên đường bay được khai thác bởi các máy bay có tính năng vận tải khác với máy bay sử dụng trên các chặng bay khác.

ĐIỀU 2

TRAO THƯƠNG QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia, trừ khi được qui định khác trong Phụ lục, các quyền sau đây để hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia thực hiện vận tải hàng không quốc tế thường lệ:
 - a. quyền bay qua không hạ cánh ở lãnh thổ của mình;
 - b. quyền hạ cánh ở lãnh thổ của mình với mục đích phi thương mại; và
 - c. khi khai thác chuyến bay thỏa thuận trên đường bay qui định, quyền hạ cánh ở lãnh thổ của mình với mục đích nhận và trả hành khách, hàng hóa và bưu kiện quốc tế một cách riêng biệt hoặc kết hợp.
2. Không ý nào trong điểm 1 của Điều này sẽ được hiểu là trao cho hãng hàng không của Bên ký kết này quyền tham gia vận chuyển hàng không giữa các điểm ở lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 3

THAY ĐỔI MÁY BAY

1. Mỗi hãng hàng không được chỉ định có thể thay đổi máy bay đối với bất kỳ hoặc toàn bộ các chuyến bay thỏa thuận ở lãnh thổ của Bên ký kết kia tại bất kỳ điểm nào dọc theo các đường bay qui định với điều kiện là:
 - a. máy bay sử dụng ngoài điểm thay đổi máy bay sẽ phải được sắp xếp tương đương với máy bay bay đến hoặc bay đi theo từng trường hợp có thể;
 - b. trong trường hợp thay đổi máy bay ở lãnh thổ của Bên ký kết kia và khi có quá một máy bay được khai thác ngoài điểm thay đổi máy bay thì tổng số khách và hàng của máy bay đó sẽ không lớn hơn số khách và hàng của máy bay khai thác thương quyền ba và thương quyền bốn.
2. Nhằm mục đích thay đổi việc khai thác máy bay và nhằm mục đích khai thác trên toàn đường bay, hãng hàng không được chỉ định có thể sử dụng thiết bị của mình và, theo qui định quốc gia, thiết bị thuê có thể được khai thác theo các thỏa thuận thương mại với hãng hàng không khác.
3. Hãng hàng không được chỉ định có thể sử dụng các số hiệu chuyến bay giống nhau hoặc khác nhau cho các chặng thay đổi việc khai thác máy bay của mình. Tuy nhiên, không hãng hàng không chỉ định nào được tuyên truyền bằng quảng cáo hoặc bằng cách khác như đang khai thác một chuyến bay riêng biệt xuất phát ở điểm thay đổi máy bay, trừ khi được phép làm như vậy bằng cách khác.

ĐIỀU 4

CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định một hãng hàng không bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao để khai thác các chuyến bay trên các đường bay qui định ở Phụ lục và có quyền thay hãng hàng không khác đối với hãng hàng không đã được chỉ định trước đó.
2. Khi nhận được thông báo như vậy, mỗi Bên ký kết sẽ không chậm trễ cấp giấy phép khai thác thích hợp cho hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định theo các qui định của Điều này.
3. Sau khi nhận được giấy phép khai thác theo điểm 2 của Điều này, hãng hàng không được chỉ định có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thỏa thuận vào bất cứ lúc nào, toàn bộ hoặc từng phần, miễn là tuân thủ các qui định của Hiệp định này và các giá cước đối với các chuyến bay như vậy đã được thiết lập theo các qui định trong Điều 6 của Hiệp định này.
4. Mỗi Bên ký kết có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác qui định ở điểm 2 của Điều này, hoặc cấp giấy phép đó theo các điều kiện có thể được coi là cần thiết đối với việc hãng hàng không được chỉ định thực hiện các quyền qui định ở Điều 2 của Hiệp định này nếu không được chứng minh rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó hoặc trong cả hai trường hợp.

ĐIỀU 5

THU HỒI VÀ TRỊ HOẢN GIẤY PHÉP

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền giữ lại giấy phép nêu trong Điều 4 đối với hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định, thu hồi hoặc trì hoãn giấy phép như vậy hoặc qui định các điều kiện:
 - a. trong trường hợp hãng hàng không đó không đủ tiêu chuẩn trước nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó theo luật pháp và các qui định được các nhà chức trách hàng không này áp dụng một cách bình thường theo Công ước;
 - b. trong trường hợp hãng hàng không như vậy không tuân thủ luật pháp và các qui định của Bên ký kết này;
 - c. trong trường hợp các nhà chức trách hàng không 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; và
 - d. trong trường hợp hãng hàng không đó không khai thác theo đúng các điều kiện được qui định theo Hiệp định này.
2. Trừ khi việc hành động ngay lập tức là cần thiết để tránh sự vi phạm thêm luật pháp và các qui định nêu trên, các quyền nói trong điểm 1 của Điều này sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Trừ khi được các Bên ký kết thỏa thuận khác, việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được đề nghị.

ĐIỀU 6

GIÁ CƯỚC

1. Các giá cước do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết thu đối với việc chuyên chở giữa lãnh thổ của họ sẽ được các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết chuẩn y và sẽ được qui định theo mức hợp lý, quan tâm tới tất cả các yếu tố liên quan, bao gồm cả chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý và các giá cước của các hãng hàng không khác đối với bất cứ chặng nào của đường bay qui định.
2. Các giá cước nói trong điểm 1 của Điều này, khi có thể, sẽ do các hãng hàng không được chỉ định thỏa thuận thông qua việc sử dụng các thủ tục của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế về ấn định giá cước. Khi điều này không thực hiện được thì các giá cước sẽ được thỏa thuận giữa các hãng hàng không chỉ định. Trong bất kỳ trường hợp nào, các giá cước sẽ phụ thuộc vào sự chuẩn y của nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết.
3. Tất cả các giá được thỏa thuận như vậy sẽ phải đệ trình các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết chuẩn y ít nhất là bốn lăm (45) ngày trước ngày đề nghị áp dụng các giá cước đó, ngoại trừ khi các nhà chức trách nói trên thỏa thuận rút ngắn thời hạn này trong các trường hợp đặc biệt.
4. Việc chuẩn y giá cước có thể được thực hiện ngay lập tức; hoặc, nếu không có nhà chức trách hàng không nào tỏ ra không đồng ý trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày đệ trình, theo điểm 3 của Điều này, các giá cước sẽ được coi như đã chuẩn y.

Trong trường hợp thời hạn đệ trình giá cước được rút ngắn như qui định ở điểm 3 của Điều này thì các nhà chức trách hàng không có thể thỏa thuận rút ngắn tương ứng thời hạn mà trong đó bất kỳ sự không đồng ý nào phải được thông báo.

5. Nếu giá cước không thể thỏa thuận được theo điểm 2 của Điều này, hoặc nếu trong vòng thời hạn áp dụng theo điểm 4 của Điều này, nhà chức trách hàng không này thông báo cho nhà chức trách hàng không kia về sự không đồng ý của mình đối với bất cứ giá cước nào được thỏa thuận theo các qui định trong điểm 2 của Điều này, thì các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết sẽ cố gắng xác định giá cước bằng sự thỏa thuận chung.
6. Nếu các nhà chức trách hàng không không thể thỏa thuận về giá cước được đệ trình lên theo điểm 3 của Điều này, hoặc không thể thỏa thuận được về việc xác định giá cước theo điểm 5 của Điều này thì tranh chấp sẽ được giải quyết theo các qui định trong Điều 17 của Hiệp định này.
7. Các giá cước được thiết lập theo các qui định của Điều này sẽ có hiệu lực cho đến khi các giá cước mới được thiết lập phù hợp với các qui định của Điều này.
8. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết không được thu các giá cước khác với các giá cước đã được chuẩn y theo các qui định của Điều này.

ĐIỀU 7
HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ được phép:
 - a. lập các văn phòng ở lãnh thổ của Bên ký kết kia nhằm thúc đẩy vận chuyển hàng không và bán vé hàng không cũng như tạo các điều kiện thuận lợi khác được yêu cầu đối với vận chuyển hàng không;
 - b. bán dịch vụ vận tải hàng không ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, trực tiếp hoặc thông qua đại lý bằng bất cứ đồng tiền nào.
2. Hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này sẽ được phép đưa vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết kia các nhân viên quản lý, thương mại, khai thác và kỹ thuật như điều đó đòi hỏi đối với việc cung cấp vận tải hàng không.
3. Các nhu cầu về nhân viên, theo sự lựa chọn của hãng hàng không được chỉ định, có thể được đáp ứng bằng nhân viên của mình hoặc bằng việc sử dụng dịch vụ của tổ chức, hãng hoặc hãng hàng không bất kỳ nào khác đang hoạt động ở lãnh thổ của Bên ký kết kia và được phép thực hiện các dịch vụ như vậy ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.
4. Tất cả các hoạt động thương mại được phép trên cơ sở điểm 1, 2 và 3 trên đây sẽ được tiến hành phù hợp với luật pháp và các qui định của Bên ký kết kia.
5. Trong phạm vi luật pháp và các qui định quốc gia cho phép, hai Bên ký kết sẽ cố gắng tuân thủ các yêu cầu về giấy phép lao động, visa của du khách và các giấy tờ tương tự khác đối với các nhân viên thực hiện các dịch vụ và nhiệm vụ tạm thời ở lãnh thổ của các Bên ký kết đó.

ĐIỀU 8

CẠNH TRANH CÔNG BẰNG

- 1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau để tham gia vận chuyển hàng không quốc tế được Hiệp định này qui định.**
- 2. Mỗi Bên sẽ hành động thích hợp trong phạm vi quyền hạn pháp lý của mình để loại trừ tất cả các hình thức phân biệt đối xử hoặc các thủ đoạn cạnh tranh bất công bằng ảnh hưởng có hại đến khả năng cạnh tranh của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.**

ĐIỀU 9

LỊCH BAY

1. Hãng hàng không do mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ đệ trình nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để chuẩn y, ít nhất là trước ba mươi (30) ngày, lịch bay các chuyến bay dự kiến của mình chỉ rõ tần suất bay, loại máy bay, tính năng và số ghế được dùng cho công chúng.

Trong các trường hợp ngoại lệ, việc thay đổi đặc biệt lịch bay sẽ được hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết này thông báo và được nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia chuẩn y trong phạm vi giới hạn thời gian ít hơn ba mươi (30) ngày nói trên.

2. Các yêu cầu xin phép khai thác các chuyến bay tăng chuyến có thể được hãng hàng không chỉ định đệ trình trực tiếp nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để chuẩn y.

ĐIỀU 10
THUẾ, THUẾ QUAN VÀ CÁC LỆ PHÍ

1. Máy bay do hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khai thác chuyến bay quốc tế cũng như thiết bị thông thường của họ, phụ tùng thay thế, dự trữ nhiên liệu và dầu mỡ, đồ dự trữ trên máy bay (bao gồm cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) để trên máy bay cũng như vật liệu quảng cáo để trên máy bay như vậy sẽ được miễn tất cả thuế quan, phí kiểm tra và các loại thuế và các lệ phí quốc gia hoặc địa phương tương tự khi máy bay đến lãnh thổ của Bên ký kết đó, miễn là thiết bị và các đồ dự trữ như vậy để trên máy bay cho đến khi được tái xuất.
2. Đối với thiết bị thông thường, các phụ tùng dự trữ, dự trữ nhiên liệu và dầu mỡ và các đồ dự trữ của máy bay được đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết này bởi hoặc nhân danh hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia hoặc được lấy lên máy bay do hãng hàng không chỉ định này khai thác và dự định chỉ sử dụng trên máy bay khi khai thác chuyến bay quốc tế sẽ không bị thu thuế và lệ phí, bao gồm cả thuế và phí kiểm tra thu ở lãnh thổ của Bên ký kết đầu tiên, ngay cả khi các đồ dự trữ này được sử dụng ở một phần của hành trình trên lãnh thổ của Bên ký kết mà ở đó các đồ dự trữ này được lấy lên máy bay.
Các đồ vật nói trên có thể bị yêu cầu đặt dưới sự kiểm tra và giám sát hải quan.
Các qui định của của điểm này không thể được giải thích rằng một Bên ký kết có nghĩa vụ hoàn trả thuế quan đã được thu đối với các danh mục nói trên đây.
3. Thiết bị thông thường của máy bay, phụ tùng dự trữ, các đồ dự trữ nhiên liệu và dầu mỡ và các đồ dự trữ của máy bay 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 Bên đó, nhà chức trách hải quan có thể yêu cầu các vật phẩm này phải đặt dưới sự giám sát của mình cho đến khi chúng được tái xuất hoặc giải quyết cách khác phù hợp với các qui định hải quan.

ĐIỀU 11

THUẾ KÉP

1. Doanh thu và lợi nhuận do khai thác máy bay tham gia vận tải quốc tế sẽ chỉ bị đánh thuế ở Quốc gia có nơi điều hành chính của các hãng.
2. Tư bản được biểu thị bởi máy bay khai thác vận tải quốc tế và bởi động sản liên quan đến việc khai thác máy bay như vậy sẽ chỉ bị đánh thuế ở Quốc gia có nơi điều hành chính của các hãng.
3. Khi có hiệp định đặc biệt giữa các Bên ký kết về chống đánh thuế kép đối với doanh thu, lợi nhuận và tư bản thì các điều khoản của hiệp định đó sẽ được dẫn chiếu.

ĐIỀU 12

CHUYỂN THU NHẬP

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia quyền chuyển phần chênh lệch thu chi nhận được ở lãnh thổ của Bên ký kết thứ nhất. Bao gồm trong khoản tiền chuyển sẽ là khoản thu nhập từ việc bán dịch vụ vận chuyển hàng không thực hiện trực tiếp hoặc thông qua các đại lý và các lợi tức kinh doanh thông thường thu được từ các thu nhập như vậy khi gửi chờ chuyển đi.
2. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ nhận được sự đồng ý chuyển tiền như vậy trong vòng nhiều nhất là ba mươi (30) ngày sau khi xin chuyển tiền bằng đồng tiền chuyển đổi tự do theo tỷ giá chuyển đổi chính thức đối với chuyển đổi đồng tiền địa phương.

Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ được tự do thực hiện việc chuyển thu nhập thực tế khi nhận được sự đồng ý chuyển tiền.

ĐIỀU 13

ÁP DỤNG LUẬT PHÁP, CÁC QUI ĐỊNH VÀ THỦ TỤC

1. Luật pháp, các qui định và thủ tục của mỗi Bên ký kết liên quan đến việc máy bay tham gia khai thác các chuyến bay quốc tế đi vào hoặc đi ra từ lãnh thổ của Bên ký kết đó hoặc liên quan đến việc khai thác và dẫn đường máy bay như vậy sẽ được hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia tuân thủ khi bay vào cho tới khi bay ra khỏi lãnh thổ nói trên.
2. Luật pháp, các qui định và thủ tục của mỗi Bên ký kết liên quan đến nhập cư, hộ chiếu hoặc các giấy tờ cho phép đi lại, vào, ra, hải quan và kiểm dịch sẽ được tuân thủ bởi hoặc nhân danh tổ bay, hành khách, hàng hóa và bưu kiện do máy bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia chuyên chở khi vào và cho đến khi ra khỏi lãnh thổ của Bên ký kết nói trên.
3. Hành khách, hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp lãnh thổ của mỗi Bên ký kết và không rời khỏi khu vực cảng hàng không dành cho mục đích này, trừ các biện pháp an ninh chống bạo lực và không tặc, sẽ được kiểm tra giản đơn. Hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế quan và các loại thuế tương tự khác.
4. Cước phí và lệ phí áp dụng ở lãnh thổ của mỗi Bên ký kết đối với hoạt động hàng không của Bên ký kết kia trong việc sử dụng cảng hàng không và các phương tiện hàng không khác ở lãnh thổ của mình sẽ không cao hơn cước phí và lệ phí áp dụng cho hoạt động của bất cứ hãng hàng không nào khác tham gia hoạt động tương tự.
5. Không Bên ký kết nào dành cho bất cứ hãng hàng không nào khác sự ưu tiên cao hơn dành cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong việc áp dụng các qui định hải quan, nhập cư, kiểm dịch và các qui định tương tự; hoặc trong việc sử dụng cảng hàng không, đường bay và các dịch vụ không lưu và các phương tiện liên hợp thuộc sự kiểm soát của mình.

ĐIỀU 14

CÔNG NHẬN BẰNG VÀ CHỨNG CHỈ

Chứng chỉ khả phi, chứng chỉ thẩm quyền và bằng do Bên ký kết này cấp hoặc làm cho có hiệu lực và chưa hết hạn sẽ được Bên ký kết kia công nhận có hiệu lực nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay qui định, luôn luôn với điều kiện là các chứng chỉ hoặc bằng như vậy được cấp hoặc được làm cho có hiệu lực theo đúng các tiêu chuẩn được qui định theo Công ước. Tuy nhiên, đối với các chuyến bay trên lãnh thổ của mình, mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận các chứng chỉ thẩm quyền và bằng do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình.

ĐIỀU 15

AN NINH

1. Các Bên ký kết thỏa thuận hỗ trợ lẫn nhau khi cần thiết nhằm ngăn ngừa việc chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của máy bay, cảng hàng không và các phương tiện dẫn đường bay và bất cứ sự đe dọa nào khác đối với an ninh hàng không.
2. Mỗi Bên ký kết đồng ý tuân theo các quy định không phân biệt đối xử và các quy định an ninh hàng không có thể áp dụng tổng quát được Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào lãnh thổ của Bên ký kết đó và áp dụng các biện pháp thích hợp để kiểm tra hành khách và các đồ vật mang theo. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ dành sự xem xét đồng tình cho bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt đối với máy bay hoặc hành khách của mình nhằm đối phó với sự đe dọa đặc biệt.
3. Các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định an ninh hàng không có thể áp dụng do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập. Nếu một Bên ký kết không tuân thủ các quy định như vậy thì Bên ký kết kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết này. Trừ khi các Bên ký kết thỏa thuận khác, việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu đó. Việc không đạt được thỏa thuận thỏa đáng sẽ tạo cơ sở cho việc áp dụng Điều 17 của Hiệp định này.
4. Các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các quy định của Công ước về phạm tội và các hành vi khác được thực hiện trên máy bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng Chín năm 1963, Công ước về ngăn ngừa việc chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay ký tại Lahay ngày 16 tháng Mười hai năm 1970 và Công ước về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại sự an toàn của hàng không dân dụng ký tại Montreal ngày 23 tháng Chín năm 1971, trong chừng mực các Bên ký kết là cả hai Bên của các Công ước này.

5. Khi xảy ra sự vụ hoặc có đe dọa xảy ra sự vụ, sự chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của máy bay, cảng hàng không và các phương tiện dẫn đường bay, thì các Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng cách tạo điều kiện thuận lợi cho việc liên lạc nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc sự đe dọa sự vụ như vậy.

ĐIỀU 16

TRAO ĐỔI Ý KIẾN VÀ SỬA ĐỔI

1. Trên tinh thần hợp tác chặt chẽ, các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ thường xuyên trao đổi ý kiến với nhau nhằm bảo đảm việc thi hành và áp dụng đúng các qui định của Hiệp định này.
2. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến, việc trao đổi ý kiến này sẽ bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu trừ khi cả hai Bên ký kết thỏa thuận kéo dài hoặc rút ngắn thời hạn này. Việc trao đổi ý kiến như vậy có thể được tiến hành thông qua thảo luận hoặc bằng trao đổi thư từ.
3. Bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định này do các Bên ký kết thỏa thuận sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản về việc hoàn thành các yêu cầu pháp lý tương ứng của các Bên đó.
4. Bất cứ bổ sung nào của Phụ lục kèm theo Hiệp định này sẽ được thỏa thuận bằng văn bản giữa các nhà chức trách hàng không và sẽ có hiệu lực vào ngày do các nhà chức trách nói trên xác định.

ĐIỀU 17

GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

1. Nếu bất kỳ tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này thì trước tiên các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết tranh chấp này bằng thương lượng giữa các Bên.
2. Nếu các Bên ký kết không đạt được việc giải quyết tranh chấp bằng thương lượng thì theo yêu cầu của mỗi Bên ký kết, tranh chấp có thể được đưa lên tòa trọng tài gồm ba trọng tài viên để giải quyết, mỗi Bên ký kết chỉ định một trọng tài viên và trọng tài viên thứ ba do hai trọng tài viên được chọn như vậy thỏa thuận, với điều kiện là trọng tài viên thứ ba không phải là công dân của mỗi Bên ký kết. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày một Bên ký kết nhận được công hàm ngoại giao từ Bên ký kết kia yêu cầu trọng tài vụ tranh chấp và trọng tài viên thứ ba sẽ được thỏa thuận trong vòng sáu mươi (60) ngày sau đó. Nếu Bên ký kết nào đó không chỉ định được trọng tài viên của mình trong vòng thời hạn sáu mươi (60) ngày hoặc nếu trọng tài viên thứ ba không được thỏa thuận trong vòng thời hạn qui định thì Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế có thể được mỗi Bên ký kết yêu cầu chỉ định trọng tài viên hoặc các trọng tài viên.
3. Các Bên ký kết cam kết tuân thủ bất cứ quyết định nào được đưa ra theo điểm 2 của Điều này.

ĐIỀU 18

CHẤM DỨT HIỆP ĐỊNH

Mỗi Bên ký kết có thể thông báo bằng văn bản thông qua đường ngoại giao tới Bên ký kết kia về quyết định chấm dứt Hiệp định này vào bất cứ lúc nào.

Thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế. Trong trường hợp như thế 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 chấm dứt hiệu lực Hiệp định được thu hồi bằng thỏa thuận trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp không được Bên ký kết kia xác nhận về việc nhận được thông báo thì thông báo sẽ được coi là nhận được sau mười bốn (14) ngày kể từ ngày Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo.

ĐIỀU 19

ĐĂNG KÝ VỚI ICAO

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

ĐIỀU 20

ÁP DỤNG CÁC HIỆP ĐỊNH ĐA PHƯƠNG

1. Các qui định của Công ước sẽ được áp dụng đối với Hiệp định này.
2. Nếu Hiệp định đa phương liên quan đến bất cứ vấn đề nào được Hiệp định này qui định, được cả hai Bên ký kết chấp nhận, có hiệu lực thì các qui định thích hợp của hiệp định đó sẽ thay thế các qui định thích hợp của Hiệp định hiện hành.

ĐIỀU 21

ÁP DỤNG

Đối với Vương quốc Hà lan, Hiệp định này sẽ chỉ áp dụng với phần của Vương quốc Hà lan tại châu Âu.

ĐIỀU 22

HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ được áp dụng tạm thời kể từ ngày ký và sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản rằng các thủ tục pháp lý theo yêu cầu ở các nước tương ứng của hai Bên đã được tuân thủ.

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

Làm tại Hà Nội, ngày Một tháng Mười năm 1993 thành hai bản bằng tiếng Việt, tiếng Hà lan và tiếng Anh, tất cả các bản đều có giá trị ngang nhau. Trong trường hợp có bất cứ sự mâu thuẫn nào thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

**THAY MẶT CHÍNH PHỦ
VƯƠNG QUỐC HÀ LAN**

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

J.R.H MAU-WEGGEN
**BỘ TRƯỞNG
BỘ GIAO THÔNG, CÔNG
CHÍNH VÀ THỦY LỢI**

NGUYỄN HỒNG NHI
**CỤC TRƯỞNG
CỤC HKDD VIỆT NAM**

PHỤ LỤC

ĐƯỜNG BAY

- A.** 1. Các điểm do hãng hàng không được chỉ định của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam khai thác ở cả hai chiều:
- 2 điểm tại Việt nam - 2 điểm trung gian - 2 điểm ở Hà lan - 2 điểm ngoài tại Châu Au.
2. Các điểm do hãng hàng không được chỉ định của Vương quốc Hà lan khai thác ở cả hai chiều:
- 2 điểm tại Hà lan - 2 điểm trung gian - 2 điểm tại Việt nam - 2 điểm tại châu A và Australia.
- B.** 1. Bất cứ điểm nào hoặc các điểm ở đường bay nói trong điểm A có thể được hủy bỏ đối với chuyến bay bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay.
2. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ được phép khai thác bất cứ loại máy bay nào với bất cứ tính năng nào cho các chuyến bay trên các đường bay thỏa thuận.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET LA RÉPUBLIQUE
SOCIALISTE DU VIET NAM RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU DELÀ

Le Royaume des Pays Bas et la République socialiste du Viet Nam,
Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale;

Désireux de conclure un accord dans le but d'établir des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au delà;

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

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, y compris les Annexes adoptées en vertu de son article 90 et tout amendement desdites Annexes ou de la Convention en vertu des articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements ont pris effet à l'égard des deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par elles;

b) L'expression " autorités aéronautiques " s'entend :

- Dans le cas du Royaume des Pays Bas : du Ministre des transports, des travaux public et des eaux;

- Dans le cas de la République socialiste du Viet Nam : du Ministre des transports;

ou, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par ledit ministre;

c) L'expression " entreprise désignée " s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le terme " territoire " d'un État s'entend des régions terrestres (continentales et insulaires) et des eaux territoriales y adjacentes, ainsi que l'espace aérien situé au dessus, qui se trouvent sous la souveraineté de cet État;

e) Les expressions " service aérien ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escales non commerciales " s'entendent avec le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

f) Les expressions " service convenu " et " route spécifiée " s'entendent respectivement d'un service aérien international conforme à l'article 2 du présent Accord et d'une route spécifiée à la section appropriée de l'annexe du présent Accord;

g) L'expression " provisions de bord " s'entend des articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les dotations de commissariat;

h) Le terme " Accord " s'entend du présent Accord, de l'annexe établie en application du présent Accord et leurs amendements éventuels;

i) Le terme " tarif " s'entend du montant facturé ou à facturer par les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, à toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), y compris :

I. Les conditions régissant la disponibilité et l'applicabilité d'un tarif; et

II. Le prix facturé et les conditions exigées pour la prestation de tout service accessoire audit transport aérien, qui est offert par les entreprises de transport aérien ou en leur nom;

j) L'expression " changement d'aéronef " s'entend de l'exploitation, par une entreprise désignée, de l'un des services convenus de telle manière qu'un ou plusieurs secteurs de la route soient desservis par des aéronefs de capacité différente de celle des aéronefs employés sur un autre secteur.

Article 2. Droits accordés

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre, sous réserve des dispositions de l'annexe, les droits spécifiés ci après aux fins de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers par l'entreprise désignée de cette autre Partie contractante :

a) Le droit de survoler le territoire de la première Partie contractante sans y atterrir;

b) Le droit de faire des escales non commerciales dans ledit territoire; et

c) Le droit de faire escale en des points dudit territoire, pendant l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages, du courrier et du fret, séparément ou ensemble, en service aérien international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise désignée par une des Parties contractantes le droit de se livrer au transport aérien entre des points situés dans le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Changement d'aéronef

1. Chaque entreprise désignée a l'option, sur tout vol d'un service convenu, de changer d'aéronef dans le territoire de l'autre Partie contractante ou en tout point de la route spécifiée, à condition que :

a) L'horaire de l'aéronef employé au delà du point où s'effectue le changement coïncide avec l'heure d'arrivée ou de départ, selon le cas, de l'autre aéronef;

b) En cas de changement d'aéronef dans le territoire de l'autre Partie contractante et lorsque plusieurs aéronefs sont exploités au delà du point où s'effectue le changement, la capacité totale et la charge utile totale de ces aéronefs ne soient pas plus grandes que la

capacité et la charge utile de l'aéronef exploité sur le secteur de troisième et quatrième libertés.

2. Toute entreprise désignée peut, aux fins d'un changement d'aéronef et de l'exploitation sur l'ensemble de la route, employer ses propres appareils et, sous réserve des règlements nationaux, opérer dans le cadre d'arrangements commerciaux conclus avec une autre entreprise de transport aérien.

3. Une entreprise désignée peut employer soit le même numéro de vol soit des numéros de vol différents sur le secteur où s'effectue un changement d'aéronef. Ni l'une ni l'autre des entreprises désignées ne peut cependant prétendre, dans ses annonces publicitaires ou autrement, qu'elle exploite un service au départ du point où s'effectue le changement d'aéronef, à moins qu'elle n'y soit autorisée par ailleurs.

Article 4. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien chargée d'exploiter des services aériens sur les routes spécifiées dans l'annexe, ainsi que de remplacer l'entreprise ainsi désignée par une autre.

2. Au reçu de la notification de la désignation, chaque Partie contractante doit accorder sans retard à l'entreprise ainsi désignée les autorisations d'exploitation voulues, sous réserve des dispositions du présent article.

3. L'entreprise désignée d'une Partie contractante peut, dès qu'elle reçoit l'autorisation d'exploitation dont il est question au paragraphe 2 du présent article, commencer à exploiter les services convenus, en tout ou en partie, conformément aux dispositions applicables du présent Accord, à condition que les tarifs de ces services aient été établis en conformité avec les dispositions de l'article 6 du présent Accord.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation dont il est question au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice par l'entreprise désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord si ladite Partie contractante n'a pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouve entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, ou (et) de nationaux de cette Partie contractante.

Article 5. Révocation et suspension de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser les autorisations prévues à l'article 4 à l'égard d'une entreprise désignée par l'autre Partie, et de révoquer et suspendre ces autorisations ou d'imposer des conditions :

a) Si l'entreprise désignée ne se qualifie pas auprès des autorités aéronautiques de la Partie contractante qui a reçu la désignation en vertu des lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités en conformité avec la Convention;

b) Si l'entreprise désignée ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante;

c) Si les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante n'ont pas la certitude que la propriété et le contrôle effectifs de cette entreprise se trouvent entre les mains de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou de nationaux de cette Partie; et

d) Si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites en application du présent Accord.

2. À moins que des mesures immédiates ne soient indispensables pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énoncés au paragraphe 1 ne sont exercés qu'après des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, ces consultations doivent commencer dans les 60 jours qui suivent la réception d'une demande à cet effet.

Article 6. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance de leur territoire sont ceux agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment du coût d'exploitation, du bénéfice raisonnable à réaliser et des tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la route spécifiée.

2. Les tarifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article sont, autant que possible, convenus entre les entreprises désignées, selon le mécanisme d'établissement des tarifs de l'Association internationale de transport aérien. Si cela n'est pas possible, les tarifs sont établis du commun accord des entreprises désignées. Dans tous les cas, les tarifs sont assujettis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être présentés à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur ou dans tout délai plus bref dont peuvent convenir les autorités aéronautiques dans des cas particuliers.

4. L'agrément peut être donné de façon expresse. Il est toutefois réputé acquis dès lors qu'aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans un délai de 30 jours à compter de la date à laquelle la demande d'agrément a été déposée conformément au paragraphe 3 du présent article.

Si un délai d'agrément plus bref a été accordé comme prévu au paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent décider de réduire d'autant le délai prévu pour exprimer leur désaccord.

5. S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si l'une des autorités aéronautiques exprime à l'autre autorité aéronautique, dans les délais prévus au paragraphe 4 du présent article, son désaccord à l'égard d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à donner leur agrément à un tarif qui leur est soumis conformément au paragraphe 3 du présent article, ou à établir un tarif selon le paragraphe 5 du présent article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Tout tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi de la même manière.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer aucun tarif différent de ceux qui ont été agréés conformément aux dispositions du présent article.

Article 7. Activités commerciales

1. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes a le droit :

a) D'établir dans le territoire de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion du transport aérien et de vente de billet, ainsi que les autres installations indispensables à la prestation de services de transport aériens;

b) De vendre en toutes monnaies des services de transport aérien dans le territoire de cette autre Partie contractante, soit directement soit par l'entremise d'agents.

2. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes a le droit de faire entrer et de maintenir dans le territoire de l'autre Partie contractante les cadres de gestion et le personnel commercial, opérationnel et technique qui lui sont nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces postes peuvent être pourvus, au gré de l'entreprise désignée, soit par son propre personnel soit en recourant aux services de toute autre organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant des activités dans le territoire de l'autre Partie contractante et autorisée à y assurer de tels services.

4. Toutes les activités commerciales autorisées aux termes des paragraphes 1, 2 et 3 ci dessus doivent être exercées en conformité avec les lois et règlements de l'autre Partie contractante.

5. Dans la mesure où les lois et règlements nationaux le permettent, les deux Parties contractantes s'efforcent de respecter les conditions relatives aux permis de travail, visas d'entrée et autres pièces analogues pour les membres du personnel chargés d'exécuter certaines tâches temporaires dans leur territoire respectif.

Article 8. Concurrence loyale

1. Les entreprises désignées des deux Parties doivent avoir des chances égales et équitables de concurrence dans le domaine des transports aériens internationaux qui fait l'objet du présent Accord.

2. Chaque Partie prend toutes mesures appropriées ressortissant à sa compétence afin d'éliminer toutes formes de discrimination ou de concurrence déloyale qui pourrait porter préjudice à la position concurrentielle de l'entreprise désignée de l'autre Partie.

Article 9. Horaire

1. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante présente à l'agrément des autorités aéronautique de l'autre Partie contractante, au moins 30 jours à l'avance, l'horaire des vols qu'elle envisage d'assurer sur les services convenus en précisant la fréquence des vols, le type et la configuration des aéronefs, et le nombre de places mises à la disposition du public.

L'entreprises désignée de l'une des Parties contractantes peut, à titre exceptionnel, soumettre des modifications ad hoc de son horaire à l'agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans un délai plus bref que les 30 jours susmentionnés.

2. L'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires peut être demandée directement par l'entreprise désignée aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 10. Droits de douane et fiscalité

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes, leur équipement de bord normaux, leurs rechanges, leurs combustibles et lubrifiants, leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), ainsi que les matériels publicitaires et promotionnels, qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés, à l'arrivée dans le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et charges nationaux ou locaux, à condition que ces équipements et provisions restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Les équipements de bord normaux, les rechanges, les combustibles et lubrifiants, et les provisions de bord qui sont introduits dans le territoire d'une Partie contractante par ou pour le compte de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou mis à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise désignée, et qui sont destinés exclusivement à être employés à bord d'aéronefs exploités en service international, sont exonérés des droits de douane et frais d'inspection imposés dans le territoire de la première Partie contractante, même si ces articles doivent être employés pendant le survol du territoire de la première Partie contractante où ils sont mis à bord.

Il peut être exigé que les articles dont il est question ci dessus soient gardés sous la surveillance ou sous le contrôle des autorités douanières.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière à obliger une Partie contractante à rembourser les droits de consommation qui auraient déjà été prélevés sur les articles dont il est question ci dessus.

3. Les équipements de bord normaux, les rechanges, les combustibles et lubrifiants, et les provisions de bord qui sont conservés à bord des aéronefs d'une Partie contractante ne peuvent être débarqués dans le territoire de l'autre Partie contractante sans l'agrément des autorités douanières de cette Partie, lesquelles peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, conformément aux règlements douaniers.

Article 11. Double imposition

1. Les revenus et bénéfices résultant de l'exploitation d'aéronefs en service aérien international ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Le capital représenté par les aéronefs exploités en services aérien international et par les biens meubles en rapport avec l'exploitation de ces aéronefs ne sont imposables que dans l'État où est situé le siège de direction effective de l'entreprise.

3. Sont réservées les dispositions de toute convention entre les Parties contractantes tendant à éviter la double imposition en matière d'impôt sur le revenu, sur les bénéfices et sur la fortune.

Article 12. Transferts de fonds

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer l'excédent des recettes sur les dépenses qui est réalisé dans le territoire de la première Partie contractante. Le montant des fonds ainsi transférables comprend les recettes nettes des ventes de services de transport aérien, réalisées directement ou par l'entremise d'agents, et les intérêts commerciaux servis sur les dépôts en attente de virement.

2. Les entreprises désignées des Parties contractantes doivent être autorisées à transférer ces fonds, aux taux de change officiel de la monnaie locale, dans un délai d'au plus 30 jours après en avoir fait la demande.

Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes doivent être autorisées à transférer leurs fonds.

Article 13. Application des lois, règlements et procédures

1. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante régissant l'entrée et la sortie de son territoire d'aéronefs employés en service aérien international, ou l'exploitation et la navigation de ces aéronefs, doivent être respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant le séjour des aéronefs dans ce territoire.

2. Les lois, règlements et procédures d'une Partie contractante relatifs à l'entrée ou au séjour dans son territoire, ou à la sortie de son territoire, des passagers, des équipages, du fret et du courrier, tels que les règlements concernant l'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, doivent être observés par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou au nom desdits passagers et équipages, et s'appliquent au fret et au courrier à l'entrée et à la sortie et pendant leur séjour dans le territoire de la première Partie contractante.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct dans le territoire de chaque Partie contractante sans sortir de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet, sont au plus sujets à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre les actes

de violence et de piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés des droits et taxes, y compris les droits de douane.

4. Les redevances et charges imposées dans le territoire de chaque Partie contractante au titre de l'usage des aéroports et autres installations de navigation aérienne par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ne peuvent être plus élevées que celles qui sont imposées aux aéronefs de toute autre entreprise dans l'exploitation de services similaires.

5. Une Partie contractante ne peut donner la préférence à aucune autre entreprise de transport aérien dans l'application des règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et de nature similaire, aux dépens de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ni en ce qui concerne l'usage des aéroports, des voies de circulation aérienne et de services de contrôle de la circulation aérienne et assimilés qui relèvent de sa compétence.

Article 14. Reconnaissance des certificats, brevets et licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante, qui sont en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, à condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordés à ses propres nationaux ou validés pour eux par l'autre Partie contractante.

Article 15. Sûreté de l'aviation

1. Les Parties contractantes s'engagent à se prêter toute l'aide nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation.

2. Chaque Partie contractante convient de mettre en oeuvre les mesures de sûreté non discriminatoires et d'application générale exigées par l'autre Partie contractante à l'entrée dans le territoire de cette autre Partie, et de prendre des mesures adéquates pour assurer l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chaque Partie contractante examine aussi avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si une Partie contractante s'écarte de ces dispositions, l'autre Partie contractante peut demander des consultations avec la première Partie. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, ces consultations doivent commencer dans les 60 jours de la réception de la demande. L'absence d'accord satisfaisant peut motiver l'application des dispositions de l'article 17.

4. Les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 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, dans la mesure où les deux Parties contractantes adhèrent auxdites conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 16. Consultation et amendement

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement en vue d'assurer l'application et l'exécution satisfaisantes des dispositions du présent Accord.

2. L'une ou l'autre Partie contractante peut demander des consultations, qui doivent commencer dans les 60 jours qui suivent la réception de la demande, à moins que les Parties contractantes ne conviennent d'un délai différent. Les consultations peuvent se dérouler de vive voix ou par correspondance.

3. Toute modification apportée au présent Accord du commun accord des Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle celles-ci se notifient par écrit l'achèvement des formalités constitutionnelles nécessaires à cette fin.

4. L'annexe au présent Accord peut être amendée par écrit du commun accord des autorités aéronautiques, auquel cas l'amendement déploie ses effets à la date fixée par lesdites autorités.

Article 17. Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement négocié, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, un arbitre étant nommé par chaque Partie et les deux arbitres ainsi choisis choisissant d'un commun accord un tiers arbitre, qui ne doit être un national d'aucune des deux Parties contractantes. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les 60 jours suivant la réception par une des Parties contractantes d'une note diplomatique de l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend, et le choix du tiers arbitre est convenu dans un nouveau délai de 60 jours. Si l'une des Parties contractantes omet de désigner son propre arbitre dans le délai de 60 jours ou si le choix du tiers arbitre ne peut

être convenu dans le délai indiqué, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'OACI de nommer un ou plusieurs des arbitres.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute sentence arbitrale rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

Article 18. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord.

Cette notification doit être adressée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend alors fin 12 mois après la date de réception de la notification par cette autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tous les amendements qui peuvent y être apportés doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Accords internationaux applicables

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.

2. Si les deux Parties contractantes adhèrent ultérieurement à un accord multilatéral concernant des questions régies par le présent Accord, les dispositions pertinentes dudit accord multilatéral l'emportent sur celles du présent Accord.

Article 21. Applicabilité

S'agissant du Royaume des Pays Bas, le présent Accord s'applique exclusivement à la partie du Royaume qui est située en Europe.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord s'applique à titre provisoire dès la date de sa signature et il entre en vigueur dès que les Parties contractantes se notifient mutuellement, par écrit, l'accomplissement de toutes les formalités nécessaires pour ce faire.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur Gouvernement respectif, souscrivent le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hanoï, le 1er octobre 1993, en néerlandais, en vietnamien et en anglais, chaque texte étant également authentique. En cas de divergence, la version en anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays Bas :
Le Ministre des transports, des travaux public et des eaux,
J. R. H. MAIJ-WEGGEN

Pour le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam :
Le Directeur général de l'administration de l'aviation civile du Viet Nam,
NGUYEN HONG NHI

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

- A
1. Points à desservir dans les deux sens par l'entreprise désignée de la République socialiste du Viet Nam :
2 points au Viet Nam -- 2 points intermédiaires -- 2 points aux Pays Bas -- 2 points au delà en Europe.
 2. Points à desservir dans les deux sens par l'entreprise désignée du Royaume des Pays Bas :
2 points aux Pays Bas -- 2 points intermédiaires -- 2 points au Viet Nam -- 2 points au delà en Asie et en Australie.
- B.
1. Un ou plusieurs points des routes mentionnées en A ci dessus peuvent être omis sur n'importe quel vol.
 2. Les entreprises désignées des Parties contractantes sont autorisées à exploiter tout type d'aéronef dans n'importe quelle configuration pour assurer les services sur les routes convenues.

