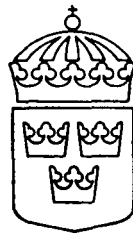


Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 1102-3716

Utgiven av Utrikesdepartementet

SÖ 1997: 48

Nr 48

Luftfartsavtal med Vietnam

Hanoi den 25 september 1997

Regeringen beslutade den 12 december 1996 att ingå avtalet
Avtalet trädde i kraft den 26 november 1997 efter noteväxling.

Luftfartsavtal mellan Konungariket Sveriges regering och Socialistiska Republiken Vietnams regering

Konungariket Sveriges regering och Socialistiska republiken Vietnams regering, nedan kallade ”*de avtalsslutande parterna*”,

som är parter i Konventionen om internationell civil luftfart som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och

som önskar sluta ett avtal i enlighet med nämnda konvention med huvudsakligt syfte att upprätta regelbunden lufttrafik mellan sina respektive territorier,

har kommit överens om följande.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal avses med

a) *konventionen*, Konventionen om internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet varje bilaga som antagits enligt artikel 90 i konventionen och varje ändring i bilagorna eller i konventionen enligt dess artiklar 90 och 94, i den mån dessa bilagor och ändringar har antagits av båda de avtalsslutande parterna,

b) *luftfartsmyndigheter*, vad beträffar Konungariket Sverige, Luftfartsverket, och, vad beträffar socialistiska republiken Vietnam, Vietnams styrelse för civil luftfart, eller, för bådadel, varje person eller organ som är behörigt att utföra varje särskild uppgift på vilken detta avtal har avseende,

c) *utsett lufttrafikföretag*, ett lufttrafikföretag som har utsetts i enlighet med artikel 3 i detta avtal,

d) *territorium, lufttrafik, internationell lufttrafik, lufttrafikföretag, landning för andra än trafikändamål*, den betydelse som fastställs i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

e) *avtalet*, detta avtal, dess bilaga och varje ändring i avtalet eller bilagan,

Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Socialist Republic of Vietnam

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, hereinafter referred to as the “Contracting Parties”,

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

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement:

(a) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

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

(c) the term “designated airline”, means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement

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

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

f) *bilaga*, varje bilaga till detta avtal eller såsom bilagan ändrats i enlighet med bestämmelserna i artikel 17.2 i detta avtal; bilagan utgör en integrerad del av detta avtal och alla hänvisningar till avtalet skall innefatta hänvisningar till bilagan, om inte annat bestäms,

g) *tariffer*, de priser som skall betalas för befordran av passagerare, bagage och gods och de villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds till agenter, dock inte ersättning eller villkor för befordran av post.

h) *användaravgift*, en avgift som de behöriga myndigheterna tar ut av lufttrafikföretag för tillhandahållande av flygplatsers egendom eller anläggningar eller av lufttrafikanläggningar, däribland anslutna tjänster och anläggningar för luftfartygen, deras besättningar, passagerare och gods.

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter att bedriva internationell lufttrafik med lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten:

a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Att landa inom dess territorium för andra än trafikändamål.

c) Att landa inom nämnda territorium på de punkter som anges i bilagan till detta avtal för att i internationell trafik ta ombord och lämna av passagerare, gods och post, var för sig eller kombinerat, i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

2. Ingenting i punkt 1 i denna artikel skall anses medföra rätt för den ena avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, gods och post mot ersättning eller avgift och med destination till en annan punkt inom den andra avtalsslutande partens territorium.

3. Vardera avtalsslutande partens lufttrafikföretag, andra än de som utsetts enligt artikel 3

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

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

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

Article 2

Traffic Rights

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

(a) to fly across its territory without landing,

(b) to make stops in its territory for non-traffic purposes,

(c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on and discharging in international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination in accordance with the provisions of this Agreement.

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

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of

i detta avtal, skall också vara berättigade till de rättigheter som anges i punkt 1 a och b i denna artikel med förbehåll för de procedurkrav som gäller i enlighet med tillämpliga lagar och bestämmelser.

Artikel 3

Utseende av lufttrafikföretag

1. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att skriftligen till den andra avtalsslutande parten utse ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva trafik på de flyglinjer som anges i bilagan och att återta eller ändra sådana utseenden.

2. Vid mottagandet av ett sådant meddelande, skall den andra avtalsslutande parten, med förbehåll för bestämmelserna i punkterna 3 och 4 i denna artikel, utan onödigt dröjsmål bevilja ett utsett lufttrafikföretag erforderligt trafiktillstånd.

3. Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter får kräva att ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten skall styrka sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra bestämmelser som normalt och skäligen tillämpas av sådana myndigheter på bedrivande av internationell lufttrafik i enlighet med bestämmelserna i konventionen.

4. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att vägra att bevilja sådant trafiktillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga för att ett utsett lufttrafikföretag skall kunna utöva de rättigheter som avses i artikel 2 i detta avtal i de fall då respektive avtalsslutande part inte är övertygad om att lufttrafikföretaget faktiskt ägs och effektivt kontrolleras av den avtalsslutande part som utsett det eller av dess medborgare.

5. När ett lufttrafikföretag har utsetts och myndigats får det börja bedriva trafik på de flyglinjer som anges i bilagan under förutsättning att det uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article, subject to the procedural requirements in accordance with applicable laws and regulations.

Article 3

Designation of Airlines

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

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

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

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate air services on the routes specified in the Annex provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Artikel 4

Återkallande och upphävande av rättigheter och uppställande av villkor

1. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att vägra att bevilja eller att återkalla ett trafik-tillstånd och att upphäva utövandet av de rättigheter som avses i artikel 2 i detta avtal för ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, eller att uppställa de villkor som den anser nödvändigt för utövandet av dessa rättigheter

a) i de fall den inte är övertygad om att lufttrafikföretaget faktiskt ägs och effektivt kontrolleras av den avtalsslutande part som utsett detta eller av dess medborgare,

b) om lufttrafikföretaget inte följer den avtalsslutande parts lagar och andra bestämmelser som beviljar dessa rättigheter, eller

c) om lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva verksamheten i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

2. Såvida inte omedelbart återkallande eller upphävande av trafikstillstånden som nämns i punkt 1 ovan eller uppställande av de villkor som där finns är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelse av lagar och bestämmelser, skall denna rättighet utövas endast efter samråd med den andra avtalsslutande parten.

I sådant fall skall samråd ske inom 30 dagar från dagen då den andra avtalsslutande parten mottar skriftlig framställning därom.

Artikel 5

Användande av flygplatser och anordningar

1. Ingenta avtalsslutande parten får ta ut användaravgifter av ett lufttrafikföretag, utsett av den andra avtalsslutande parten, som är högre än de avgifter vilka tas ut av dess egna lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan de avtalsslutande parternas territorier.

Varje flygnavigeringsavgift som tas ut för internationell trafik vilken bedrivs av lufttrafikföretag som har tillståndsbevis av en av de avtalsslutande parterna skall stå i ett skäligt förhållande till kostnaden för de tjänster som lämnats det berörda lufttrafikföretaget och tas ut i

Article 4

Revocation, Suspension, and Imposition of Conditions

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:

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

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

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

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

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

Article 5

Utilization of Airports and Facilities

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

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

enlighet med relevanta riktlinjer, utfärdade av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

2. Vid bedrivande av överenskommen trafik skall samma villkor gälla för båda de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag beträffande användningen av flygplatser och alla andra anordningar under deras kontroll.

3. Vardera avtalsslutande parten skall befrämja samråd om användaravgifter mellan sina myndigheter som uppbär avgifter och de lufttrafikföretag vilka tar de tjänster och anordningar i anspråk som tillhandahålls av dessa myndigheter, när så är möjligt genom dessa lufttrafikföretags intresseorganisationer. Alla förslag till ändring av sådana avgifter skall meddelas användarna med skälig framförhållning för att tillåta dem att lämna sina synpunkter innan ändringarna vidtas. Varje avtalsslutande part skall vidare befrämja utbyte av relevant information om avgifterna mellan sina behöriga myndigheter som uppbär avgifterna, och användarna.

Artikel 6

Tullavgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av något av de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag, liksom deras sedvanliga utrustning, förråd av bränsle och smörjmedel samt luftfartygsförråd (däri inbegripet livsmedel, dryckesvaror och tobak) ombord på luftfartyget skall vara befriade från alla tullavgifter, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens territorium, förutsatt att utrustningen och förråden finns kvar ombord på luftfartyget till dess att de åter utförs.

2. Med undantag för avgifter som motsvarar kostnaden för utförda tjänster, skall befrielse från de pålagor och avgifter som avses i punkt 1 ovan även gälla följande:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell trafik tillhörande ett av de andra avtalsslutande parternas utsett lufttrafikföretag.

b) Reservdelar, inbegripet motorer, som in-

the International Civil Aviation Organization (ICAO).

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

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

Article 6

Customs Duties

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

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

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

(b) spare parts, including engines, introdu-

förs i en avtalsslutande parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg i internationell trafik tillhörande ett lufttrafikföretag utsett av den andra avtalsslutande parten.

c) Drivmedel, smörjmedel och förbrukningsbara tekniska förråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg som används av ett lufttrafikföretag, utsett av den andra avtalsslutande parten, även när dessa förråd avses användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande parts territorium där de tas ombord.

3. Det kan krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ovan skall stå under övervakning och kontroll av vederbörande myndigheter.

4. Den befrielse som avses i denna artikel skall även tillämpas då ett lufttrafikföretag, utsett av en avtalsslutande part, har kommit överens med annat lufttrafikföretag om lån av eller införsel till den andra avtalsslutande partens territorium av de artiklar som anges i punkterna 1 och 2 ovan, under förutsättning att detta andra lufttrafikföretag åtnjuter motsvarande befrielse från den andra avtalsslutande partens sida.

Artikel 7

Förvaring av luftburen utrustning och förråd

Sedvanlig luftburen utrustning, liksom materiel och förråd, som förvaras ombord på endera avtalsslutande partens luftfartyg, får lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast efter godkännande av tullmyndigheterna i detta territorium. I sådant fall kan de ställas under övervakning av nämnda myndigheter tills de återutförs eller på annat sätt avyttras i enlighet med tullbestämmelserna.

Artikel 8

Tullbehandlingsbestämmelser vid ankomst

1. Passagerare i transit genom endera avtalsslutande partens territorium skall endast vara föremål för en mycket förenklad tull- och immigrationskontroll. Bagage och gods i direkt transit skall vara befriat från tullavgifter och andra liknande skatter.

ced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

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

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

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

Article 7

Storage of Airborne Equipment and Supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8

Entry Clearance Regulations

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

2. Den ena avtalsslutande partens lagar och bestämmelser om inresa, tullbehandling, transit, immigration, pass, tull och karantän skall iakttas av den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag och av passagerare, besättning, gods och post, eller på deras vägnar, vid transit, inresa i, avresa från och under uppehåll inom sådan avtalsslutande parts territorium.

3. Ingendera avtalsslutande parten får bevilja ett eget eller något annat lufttrafikföretag någon fördel i förhållande till den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag i fråga om tillämpning av de lagar och bestämmelser som avses i denna artikel.

Artikel 9

Kapacitetsbestämmelser

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall ha rättvisa och lika möjligheter och samma rättigheter i fråga om kapacitet att bedriva trafik på alla flyglinjer som anges i bilagan till detta avtal.

2. Vid bedrivande av trafik på de linjer som anges i bilagan till detta avtal, skall vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag beakta den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretags intressen så att de sistnämndas trafik inte onödigtvis påverkas.

3. Den trafik som tillhandahålls av ett utsett lufttrafikföretag skall ha som främsta mål att tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att tillgodose aktuella och skäligen förutsebara krav på befordran av passagerare, post och gods mellan de avtalsslutande parternas territorier.

Artikel 10

Utbyte av statistik

Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall på begäran förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter – periodiskt eller i annan form – med de statistiska uppgifter som skäligen kan krävas för att bedöma marknadsutvecklingen. Dessa uppgifter skall innehålla all information som krävs för att fastställa den trafikmängd som transporteras av lufttrafikföretagen i den överenskomna trafiken.

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

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

Article 9

Capacity Provisions

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

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

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

Article 10

Exchange of Statistics

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

Artikel 11

Tariffer

1. Tariffer skall fastställas på skäliga nivåer med vederbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer, inbegripet driftskostnader, skälig avkastning på investerat kapital, trafikens karaktär, användarnas intressen samt tariffer tillämpade av andra lufttrafikföretag.

2. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag uppmanas att samråda med den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag innan de lämnar in sina förslag till tariffer för godkännande av luftfartsmyndigheterna.

3. Varje förslag till tariff som lämnas in i enlighet med bestämmelserna i denna artikel kan godkännas när som helst av båda de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter (principen om dubbelt godkännande). Förslag till tariffer skall ha mottagits av luftfartsmyndigheterna minst 14 dagar innan de föreslås träda i kraft. Denna tidsfrist kan förkortas med nämnda myndigheters godkännande.

4. Utsedda lufttrafikföretag är skyldiga att lämna in förslag till tariffer för trafik mellan de avtalsslutande parternas territorier till båda de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter på det sätt som respektive luftfartsmyndighet kan kräva. Tariffer skall betraktas som godkänd, om inte någon av de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter inom 14 dagar efter dagen för mottagandet av förslaget skriftligen har informerat den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter om sitt underkännande av den föreslagna tariffen.

5. Vid godkännande av tariffer får emellertid en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter till sitt godkännande åsätta sådana förfallodagar som de anser skäligen. Då en tariff har en angiven förfallodag, skall den gälla fram till den dagen om den inte har upphävts av det eller de berörda lufttrafikföretagen, eller om inte en annan tariff har föreslagits och godkänts dessförinnan.

6. Endera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter får när som helst begära samråd med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter om tillämpningen av bestämmelserna i denna artikel. Samrådet skall äga rum inom 30 dagar från mottagandet av framställningen.

Article 11

Tariffs

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

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

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

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

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

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

Artikel 12

Överföring av vinst

Varje utsett lufttrafikföretag skall ha rätt att konvertera och till sitt land efter framställning överföra lokala intäkter utöver lokala utgifter. Konvertering och transferering skall tillåtas utan inskränkningar till den växelkurs som gäller för löpande transfereringar vid den tidpunkt då intäkterna presenteras för konvertering och överföring och skall inte belastas med andra avgifter än dem som normalt tillämpas av bankerna för att verkställa sådan konvertering och transferering. Transfereringen skall ske i enlighet med den berörda avtalsslutande partens valtabestämmelser.

Artikel 13

Lufttrafikföretagens representation

1. Vardera avtalsslutande parten skall på grundval av ömsesidighet bevilja ett utsett lufttrafikföretag från den andra avtalsslutande parten rätt att inom sitt territorium upprätthålla representation innefattande kontorslokaler och administrativ, kommersiell och teknisk personal i den omfattning som vederbörande utsedda lufttrafikföretag behöver.

2. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall ha rätt att på den andra avtalsslutande partens territorium sälja lufttransporttjänster, antingen direkt eller genom agenter. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall ha rätt att sälja sådana transporttjänster, och vem som helst skall ha rätt att köpa dem mot betalning i lokal valuta eller i fritt konvertibel valuta i enlighet med gällande lagar och bestämmelser. Varje utsett lufttrafikföretag skall ha rätt att för detta ändamål använda egna transportdokument.

Artikel 14

Godkännande av trafikprogram

1. En avtalsslutande parts utsedda lufttrafikföretag skall underställa den andra avtalsslutande partens luftfartygsmyndigheter sina trafikprogram för godkännande minst 30 dagar innan trafiken avses inleds. Programmet skall

Article 12

Transfer of Earnings

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

Article 13

Airline Representation

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

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

Article 14

Approval of Flight Schedules

1. Airlines designated by a Contracting Party shall submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The

särskild omfatta uppgift om tidtabeller, turtäthet och vilka typer av luftfartyg som avses användas.

2. Varje ändring som görs i ett godkänt trafikprogram skall också underställas för godkännande.

Artikel 15

Säkerhet för luftfarten

1. Vardera avtalsslutande parten bekräftar att dess skyldighet gentemot den andra avtalsslutande parten att skydda säkerheten för den civila luftfarten mot rättsstridig inblandning ingår i detta avtal. Vardera avtalsslutande parten skall särskilt handla i enlighet med bestämmelserna om luftfartssäkerhet i Konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, Konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970 och Konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971.

2. Vardera avtalsslutande parten skall på begäran få allt erforderligt biträde av den andra avtalsslutande parten för att förhindra rättsstridigt besittningstagande av civilt luftfartyg och andra rättsstridiga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning samt flygplatser och anordningar för flygnavigering och varje annat hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. De avtalsslutande parterna skall i sina inbördes relationer handla i enlighet med de tillämpliga bestämmelserna om luftfartens säkerhet som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och som utgör bilagor till konventionen. Vardera avtalsslutande parten skall kräva att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg som är upptagna i deras register, de som bedriver lufttrafik och som har sin huvudsakliga verksamhet eller är stadigvarande bosatta inom deras territorium samt de som driver flygplatser inom deras territorium skall handla i enlighet med dessa bestämmelser för luftfartens säkerhet.

4. Vardera avtalsslutande parten är införstådd med att de företag som bedriver lufttrafik

programme shall include in particular the time-tables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

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

Article 15

Aviation Security

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

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

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

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the

får åläggas att iakttä de bestämmelser för luftfartens säkerhet som avses i punkt 3 ovan och som den andra avtalsslutande parten kräver vid inresa, utresa eller uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. De avtalsslutande parterna skall säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg och inspektera passagerare, besättning, handbagage, bagage, gods, post och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Vardera avtalsslutande parten skall även välvilligt behandla varje framställning från den andra avtalsslutande parten om skäligen, speciella säkerhetsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. När en incident eller hot om en incident inträffar, som innebär rättsstridigt besittningstagande av civilt luftfartyg eller andra rättsstridiga handlingar mot säkerheten för ett civilt luftfartyg, dess passagerare och besättning, en flygplats eller anordningar för flygnavigation, skall de avtalsslutande parterna bistå varandra genom att underlätta kommunikation och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert få sådana incidenter eller hot därom att upphöra.

Artikel 16

Samråd

Vardera avtalsslutande parten får när som helst begära samråd om tillämpning, tolkning eller ändring av detta avtal eller om dess efterlevnad. Samrådet, som kan hållas mellan luftfartsmyndigheterna, skall inledas inom 60 dagar från den dag då den andra avtalsslutande parten har mottagit en skriftlig framställning däremot, såvida de avtalsslutande parterna inte avtalar annat.

Artikel 17

Ändringar

1. Ändringar i detta avtal, som avtalats mellan de avtalsslutande parterna, träder i kraft när de godkänts i enlighet med de konstitutionella kraven i båda de avtalsslutande parterna och bekräftats genom diplomatisk notväxling.

2. Ändringar i bilagan till detta avtal kan gö-

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

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

Article 16

Consultations

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

Article 17

Amendments

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

2. Amendments to the Annex to this Agree-

ras genom direkt överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

Artikel 18

Twistlösning

1. Om en tvist uppstår mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parterna i första hand söka uppnå en lösning genom förhandlingar.

2. Om de avtalsslutande parterna inte lyckas lösa tvisten genom förhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta tvisten till en skiljeman för avgörande; tvisten kan alternativt på endera avtalsslutande partens begäran hänskjutas för avgörande till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän, varav en skiljeman utses av vardera avtalsslutande parten, och den tredje av de båda på så sätt utsedda skiljemännen. Var och en av parterna skall utse en skiljeman inom 60 dagar från den dag då endera avtalsslutande parten från den andra på diplomatisk väg har mottagit en begäran om lösande av tvisten genom skiljeförfarande; den tredje skiljemannen skall utses inom en därpå följande tidsfrist av 60 dagar. Om endera avtalsslutande parten underlåter att utse en skiljeman inom utsatt tid, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom utsatt tid, får ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) råd, på endera partens begäran, uppmanas att utse en eller flera skiljemän, allt efter omständigheterna. Under alla omständigheter skall den tredje skiljemannen vara medborgare i tredje land, fungera som ordförande i skiljenämnden och bestämma var skiljeförfarandet skall äga rum. Om ordföranden anser sig vara medborgare i en stat som inte kan betraktas som neutral i tvisten, skall den äldste vice ordföranden, om han inte är diskvalificerad av detta skäl, göra tillsättningen. Skiljenämnden skall fatta beslut med en majoritet av rösterna.

3. Vardera avtalsslutande parten skall betala kostnaderna för den skiljeman den har utsett liksom för sin representation i skiljeförfarandet. Kostnaden för ordföranden och alla andra kostnader skall delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

ment may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 18

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

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

4. De avtalsslutande parterna förbinder sig att rätta sig efter varje avgörande enligt punkt 2 ovan.

5. Om och så länge endera avtalsslutande parten underlåter att rätta sig efter beslut enligt punkt 2 ovan, får den andra avtalsslutande parten begränsa, vägra att bevilja eller återkalla en rättighet eller ett privilegium som har beviljats med stöd av detta avtal till den avtalsslutande part eller det eller de utsedda lufttrafikföretag som handlat försumligt.

Artikel 19

Registrering

Detta avtal och dess bilaga och alla senare ändringar däri skall av de avtalsslutande parterna underställas Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

Artikel 20

Uppsägning

Endera avtalsslutande parten får när som helst meddela den andra avtalsslutande parten sitt beslut att säga upp detta avtal; meddelandet skall samtidigt framföras till Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO). I så fall skall avtalet upphöra att gälla tolv månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten har mottagit meddelandet, såvida inte uppsägningen återtas genom överenskommelse före utgången av denna tid. Om den andra avtalsslutande parten inte erkänner mottagandet av meddelandet, skall det anses ha mottagits 14 dagar efter det att det mottagits av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

Artikel 21

Ikraftträdande

a) Detta avtal träder i kraft när de avtalsslutande parterna har meddelat varandra genom skriftväxling att deras konstitutionella krav för avtalets ikraftträdande har uppfyllts.

Till bekräftelse härpå har undertecknade,

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

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

Article 19

Registration

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

Article 20

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of 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 21

Entry into Force

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

In witness whereof, the undersigned, being

därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

b) Upprättat i Hanoi den 25 september 1997 i två exemplar på engelska, svenska och vietnamsiska språken, vilka samtliga texter är lika giltiga. I händelse av tolkningsskiljaktighet skall den engelska texten gälla.

För Konungariket
Sveriges Regering

Börje Ljunggren

För Socialistiska Republiken
Vietnams Regering

Nguyen Hong Nhi

duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

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

For the Government of
The Kingdom of Sweden

Börje Ljunggren

For the Government of The Socialist Republic
of Vietnam

Nguyen Hong Nhi

Avdelning 1

Flyglinjer som får trafikeras i båda riktningarna av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av Konungariket Sverige:

Punkter i Sverige – två mellanliggande punkter – två punkter i Vietnam – en bortomliggande punkt.

Avdelning 2

Flyglinjer som får trafikeras i båda riktningarna av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av socialistiska republiken Vietnam:

Punkter i Vietnam – två mellanliggande punkter – två punkter i Sverige – en bortomliggande punkt.

Anmärkningar

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag får på alla eller någon av flygningarna avstå från att landa på någon av ovan nämnda mellanliggande och/eller bortomliggande punkter under förutsättning att trafiken på flyglinjen börjar eller slutar på den avtalsslutande parts territorium som har utsett ifrågasvarande lufttrafikföretag.

2. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag får själv välja vilken eller vilka som helst mellanliggande och/eller bortomliggande punkter på villkor att inga trafikrättigheter utövas mellan dessa punkter och den andra avtalsslutande partens territorium, samt får ändra sitt val under påföljande IATA-trafikperiod.

Section 1

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

Points in Sweden—two intermediate points—two points in Vietnam—one point beyond

Section 2

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

Points in Vietnam—two intermediate points—two points in Sweden—one point beyond

Notes:

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

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

Svensk note till Vietnam om utseende av lufttrafikföretag

Hanoi, September 25, 1997

Your Excellency,

With reference to the Air services Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Swedish Government designates SAS Sverige AB to operate the routes specified in the Annex attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding:

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4 of the Agreement, SAS Sverige AB co-operating with SAS Danmark A/S and SAS Norge ASA under the style of Scandinavian Airline System (SAS), may operate services under the Agreement with aircraft, crew and equipment of either or both of the other two airlines. While services are operated under the style of SAS, services may not be operated by SAS Sverige AB as an individual company.

2. In so far as SAS Sverige AB employs aircraft, crew and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airline System (SAS), the provisions of the Agreement will apply to such aircraft, crew and equipment, as though they were the aircraft, crew and equipment of SAS Sverige AB, and the competent Swedish authorities will accept full responsibility under the Agreement therefore.

If the Government of the Socialist Republic of Vietnam accepts these arrangements, I have the honour to suggest that this letter and Your Excellency's reply in the same sense should be regarded as placing on record the understanding of our two Governments on this matter.

Please, accept, Your Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

H. E. Mr Börje Ljunggren

Ambassador of the Kingdom of Sweden to the Socialist Republic of Vietnam

Hanoi den 25 september 1997

Herr generaldirektör,

Med återopande av luftfartsavtalet mellan Konungariket Sveriges regering och Socialistiska republiken Vietnams regering, som undertecknats idag, har jag äran att meddela Er att Sveriges regering i enlighet med artikel 3 i avtalet härmed utser SAS Sverige AB att bedriva trafik på de flyglinjer som anges i avtalets bilaga.

I detta sammanhang har jag äran att på min regerings vägnar bekräfta följande överenskommelse:

1. Oavsett bestämmelserna i artiklarna 3 och 4 i avtalet, får SAS Sverige AB i samarbete med SAS Danmark A/S och SAS Norge ASA under firmanamnet Scandinavian Airlines System (SAS) bedriva trafik enligt avtalet med luftfartyg, besättning och utrustning från ettdera eller båda de andra lufttrafikföretagen. När trafik bedrivs under firmanamnet SAS, får trafik inte bedrivas av SAS Sverige AB som enskilt företag.

2. I den mån SAS Sverige AB använder luftfartyg, besättning eller utrustning från de andra lufttrafikföretagen som deltar i Scandinavian Airlines System (SAS), skall avtalets bestämmelser gälla för ifrågavarande luftfartyg, besättning och utrustning som om de vore luftfartyg, besättning och utrustning tillhörig SAS Sverige AB, och behöriga svenska myndigheter skall bära det fulla ansvaret härför enligt avtalet.

Om Socialistiska republiken Vietnams regering går med på dessa arrangemang, har jag äran att föreslå att denna note och Ert svar därpå av samma innebörd betraktas som en bekräftelse på överenskommelsen mellan våra båda regeringar i detta ärende.

Mottag, herr generaldirektör, försäkran om min utmärkta högaktning.

Börje Ljunggren,

Ambassadör för Konungariket Sverige i Socialistiska republiken Vietnam

Note till Sverige om utseende av lufttrafikföretag

Hanoi, September 25, 1997

Your Excellency,

With reference to the Air Services Agreement between the Government of the Socialist Republic of Vietnam and the Government of the Kingdom of Sweden, signed at Hanoi today ("the Agreement"), I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of the Socialist Republic of Vietnam designates Vietnam Airlines to operate the routes specified in the Annex attached to the Agreement.

On behalf of my Government I have the honour to simultaneously acknowledge the notification given by the Government of the Kingdom of Sweden in an Note of today's date of Your Government's corresponding designation of SAS Sverige AB.

I have further the honour to advise you that the Government of the Socialist Republic of Vietnam is prepared to accept the understanding set forth in Your Note concerning the designation of SAS Sverige AB.

I would further advise you that the Government of the Socialist Republic of Vietnam acknowledges the Danish and Norwegian participation in the Scandinavian Airlines System (SAS) as equivalent to Swedish participation for the purpose of meeting the requirements of substantial ownership and effective control under Article 3 of the Agreement.

Please accept, Your Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

Nguyen Hong Nhi

Director General
Civil Aviation Administration of Vietnam,
The Socialist Republic of Vietnam

Hanoi den 25 september 1997

Herr ambassadör,

Med återopande av luftfartsavtalet mellan Socialistiska republiken Vietnams regering och Konungariket Sveriges regering som undertecknades i Hanoi idag ("avtalet"), har jag äran att meddela Er att Vietnams regering i enlighet med artikel 3 i avtalet härmed utser Vietnam Airlines att bedriva trafik på de flyglinjer som anges i avtalets bilaga.

Samtidigt har jag äran att på min regerings vägnar erkänna mottagandet av det meddelande som lämnades av Konungariket Sveriges regering i en note daterad i dag om Er regerings motsvarande utseende av SAS Sverige AB.

Jag vidare äran att meddela Er att Socialistiska republiken Vietnams regering är beredd att anta den överenskommelse som framförs i Er note om utseende av SAS Sverige AB.

Vidare får jag meddela Er att Socialistiska republiken Vietnams regering erkänner det danska och det norska deltagandet i Scandinavian Airlines System (SAS) som likvärdigt med det svenska deltagandet med avseende på syftet att uppfylla kraven på faktiskt ägande och effektiv kontroll enligt artikel 3 i avtalet.

Mottag, herr ambassadör, försäkran om min utmärkta högaktning.

Nguyen Hong Nhi

Generaldirektör för Vietnams civila luftfartsorgan,
Socialistiska republiken Vietnam

HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ VƯƠNG QUỐC THỤY ĐIỂN

VÀ

CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

SÖ 1997: 48

Chính phủ Vương quốc Thụy Điển và Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, sau đây được gọi là "các Bên ký kết";

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

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

Đã thỏa thuận như sau:

ĐIỀU 1
CÁC ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho Hiệp định này:

- (a) "Công ước" chỉ Công ước về Hàng không Dân dụng Quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười Hai năm 1944 và bao gồm bất cứ Phụ lục nào được chấp nhận và thực hiện theo Điều 90 của Công ước này và bất cứ sửa đổi nào của các Phụ lục hoặc của Công ước theo Điều 90 và 94 của Công ước trong chừng mực các Phụ lục và các sửa đổi này được cả hai Bên ký kết chấp nhận và thực hiện;
- (b) thuật ngữ "nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của Vương quốc Thụy Điển chỉ Cục hàng không dân dụng và trong trường hợp của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục hàng không dân dụng Việt Nam; hoặc trong mỗi trường hợp chỉ người hoặc tổ chức bất kỳ được ủy quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà Hiệp định này có liên quan;
- (c) thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không đã được chỉ định phù hợp với Điều 3 của Hiệp định này;
- (d) thuật ngữ "lãnh thổ", "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "đồ lại với mục đích phi thương mại" có nghĩa qui định tại Điều 2 và 96 của Công ước;
- (e) "Hiệp định" chỉ Hiệp định này, Phụ lục kèm theo Hiệp định và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định hoặc của Phụ lục;
- (f) "Phụ lục" chỉ bất cứ Phụ lục nào của Hiệp định hoặc các sửa đổi của Phụ lục theo các qui định của điểm 2 của Điều 17 của Hiệp định này. Phụ lục là bộ phận cấu thành của Hiệp định này và tất cả các dẫn chiếu đối với Hiệp định sẽ bao gồm cả dẫn chiếu đối với Phụ lục trừ khi được qui định khác;
- (g) thuật ngữ "giá cước" chỉ các giá tiền được trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hóa và các điều kiện áp dụng các giá tiền này, bao gồm cả các khoản thù lao và các điều kiện dành cho các đại lý, nhưng không bao gồm các thù lao hoặc các điều kiện đối với chuyên chở bưu kiện;

SỞ 1997: 48

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

ĐIỀU 2
THƯƠNG QUYỀN

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

ĐIỀU 3
CHỈ ĐỊNH CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG

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

ĐIỀU 4

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

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

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

ĐIỀU 5

SỬ DỤNG CẢNG HÀNG KHÔNG VÀ CÁC PHƯƠNG TIỆN

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

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

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

ĐIỀU 6
THUẾ HẢI QUAN

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

ĐIỀU 7

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

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

ĐIỀU 8
CÁC QUI ĐỊNH LÀM THỦ TỤC

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

ĐIỀU 9
CÁC QUI ĐỊNH VỀ TRỌNG TẢI CHUYÊN CHỖ

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

ĐIỀU 10
TRAO ĐỔI THỐNG KÊ

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

ĐIỀU 11
GIÁ CƯỚC

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

**ĐIỀU 12
CHUYỂN CÁC THU NHẬP**

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

ĐIỀU 13
ĐẠI DIỆN HÀNG KHÔNG

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

ĐIỀU 14
PHÊ CHUẨN LỊCH BAY

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

ĐIỀU 15
AN NINH HÀNG KHÔNG

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

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

**ĐIỀU 16
TRAO ĐỔI Ý KIẾN**

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

ĐIỀU 17
SỬA ĐỔI

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

ĐIỀU 18
GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

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

**ĐIỀU 19
ĐĂNG KÝ**

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

**ĐIỀU 20
HỦY BỎ**

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

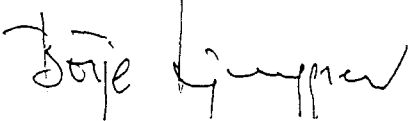
ĐIỀU 21
CÓ HIỆU LỰC

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

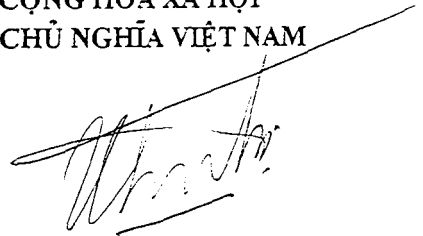
Để làm chứng, những người ký kết dưới đây được các Chính phủ tương ứng của mình ủy quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này.

- (b) **Làm tại** Hà Nội ngày 25 tháng 9 năm 1997 thành hai bản bằng tiếng Thụy Điển, tiếng Việt và tiếng Anh, tất cả các bản đều có giá trị pháp lý như nhau. Trong trường hợp có sự khác biệt về giải thích thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
VƯƠNG QUỐC THỤY ĐIỂN



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



PHỤ LỤC

Phần 1

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

Các điểm ở Thụy Điển - Hai điểm trung gian - Hai điểm ở Việt Nam - Một điểm quá

Phần 2.

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

Các điểm ở Việt Nam - Hai điểm trung gian - Hai điểm ở Thụy Điển - Một điểm quá

Ghi chú:

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