HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ

NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ

VƯƠNG QUỐC Ả-RẬP XÊ-ÚT

LỜI NÓI ĐẦU

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Vương quốc Ả-rập Xê-út (sau đây tại Hiệp định này gọi là "Các Bên ký kết") là các bên của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày Bảy tháng Mười hai năm 1944;

Mong muốn ký Hiệp định vận chuyển hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Vương quốc Ả-rập Xê-út sau đây được gọi là "Hiệp định" nhằm mục đích thiết lập các chuyến bay giữa và ngoài lãnh thổ hai nước;

Đã thỏa thuận về các điều khoản sau đây:

ĐIỀU 1
ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh yêu cầu khác:

1) Thuật ngữ "Công ước" chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày Bảy tháng Mười hai năm 1944 và bao gồm bất kỳ Phụ lục nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước và bất kỳ sửa đổi nào của các Phụ lục hoặc Công ước theo các Điều 90 và 94 trong chừng mực các Phụ lục và sửa đổi như vậy có hiệu lực đối với hoặc đã được cả hai Bên ký kết phê duyệt;

2) Thuật ngữ "Nhà chức trách hàng không" trong trường hợp của Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải và trong trường hợp của Chính phủ Vương quốc Ả rập Xê-út chỉ Tổng cục Hàng không dân dụng Ả rập Xê-út, trong cả hai trường hợp, chỉ bất kỳ người hay tổ chức nào thực hiện bất kỳ các các chức năng nào mà các nhà chức trách hàng không nói trên đang thực hiện;

3) Thuật ngữ "Hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được chỉ định và được cấp phép theo Điều 3 của Hiệp định này;

4) Thuật ngữ "Giá dịch vụ vận chuyển hàng không" chỉ các giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hàng hóa và hành lý và các điều kiện theo đó các giá tiền này được áp dụng, bao gồm cả các giá tiền và điều kiện đối với các đại lý và các dịch vụ bổ trợ khác nhưng không bao gồm tiền công và các điều kiện đối với việc chuyên chở bưu kiện;

5) Thuật ngữ "Lãnh thổ" đối với một Quốc gia có ý nghĩa được quy định tại Điều 2 của Công ước;

6) Thuật ngữ "Chuyến bay", "Chuyến bay quốc tế", "Hãng hàng không" và "dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa tương ứng được quy định tại Điều 96 của Công ước;

7) Thuật ngữ "Hiệp định " chỉ Hiệp định này, Phụ lục của Hiệp định và bất kỳ các sửa đổi Hiệp định nào;

8) Thuật ngữ "Bảng đường bay" chỉ Bảng đường bay để khai thác các chuyến bay vận chuyển hàng không được quy định thành Phụ lục của Hiệp định này và bất kỳ sửa đổi nào được thoả thuận phù hợp với quy định tại Điều 16 của Hiệp định này;

9) Thuật ngữ "Tải trọng cung ứng" liên quan tới "một tàu bay" chỉ tải trọng của tàu bay trên một đường bay hoặc một chặng của đường bay;

10) Thuật ngữ "Phụ tùng thay thế" chỉ các phụ tùng dùng để sửa chữa hoặc thay thế cho tàu bay, bao gồm cả động cơ;

11) Thuật ngữ "Thiết bị thông thường" chỉ các thiết bị không phải là đồ dự trữ và phụ tùng có thể thay thế, để sử dụng trên một tàu bay trong suốt chuyến bay, bao gồm thiết bị sơ cứu và cứu sinh; và

12) Thuật ngữ "Giá sử dụng dịch vụ trang thiết bị và cảng hàng không" chỉ giá mà các hãng hàng không phải trả đối với việc cung cấp cho tàu bay, tổ bay và hành khách, các trang thiết bị của cảng hàng không và trang thiết bị dẫn đường hàng không, bao gồm các dịch vụ và trang thiết bị liên quan.

ĐIỀU 2
TRAO QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền được quy định trong Hiệp định này nhằm mục đích thiết lập và khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ trên các đường bay được quy định thành Phụ lục của Hiệp định này. Các chuyến bay và đường bay đó sau đây được gọi tương ứng là "các chuyến bay thỏa thuận" và "các đường bay quy định".

2. Một hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có các quyền sau đây khi khai thác một chuyến bay thỏa thuận trên một đường bay quy định:

(a) Quyền bay không hạ cánh qua lãnh thổ của Bên ký kết kia;
(b) Quyền dừng với mục đích phi thương mại trong lãnh thổ của Bên ký kết đó; và
(c) Quyền dừng trong lãnh thổ của Bên ký kết đó tại các điểm quy định trong phụ lục bảng đường bay của Hiệp định này, nhằm mục đích đưa xuống hoặc lấy lên hành khách, hàng hóa, hành lý và bưu kiện.

3. Việc thực hiện quyền vận chuyển tại các điểm giữa và điểm quá được quy định tại phụ lục bảng đường bay của Hiệp định này sẽ tùy thuộc vào việc thương lượng và thỏa thuận của (các) hãng hàng không chỉ định của các Bên ký kết và phê duyệt của các Nhà chức trách hàng không.

4. Không ý nào trong khoản 1 và 2 của Điều này sẽ được coi là dành cho (các) hãng hàng không của một Bên ký kết quyền lấy lên tàu bay hành khách,

hàng hóa, hành lý hoặc bưu kiện chuyên chở để lấy tiền thuê hoặc tiền công ở lãnh thổ của Bên ký kết kia để cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.

ĐIỀU 3
CHỈ ĐỊNH HÃNG HÀNG KHÔNG

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia một hoặc nhiều hãng hàng không nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay quy định.

2. Khi nhận được sự chỉ định như vậy, Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, tuỳ thuộc vào các quy định tại khoản 3 của Điều này và khoản 1 của Điều 4, sẽ không chậm chễ cấp cho (các) hãng hàng không được chỉ định giấy phép khai thác phù hợp.

3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu (các) hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có đủ tiêu chuẩn thực hiện các điều kiện quy định theo luật pháp và các quy định được Nhà chức trách này áp dụng một cách bình thường đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các qui định của Công ước.

4. Khi một hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thỏa thuận vào bất kỳ thời điểm nào với điều kiện là giá dịch vụ vận chuyển hàng không được thiết lập phù hợp với các quy định tại Điều 15 của Hiệp định này hiện đang có hiệu lực đối với chuyến bay đó.

ĐIỀU 4
TỪ CHỐI, THU HỒI HOẶC ĐÌNH CHỈ GIẤY PHÉP KHAI THÁC

1. Mỗi Bên ký kết có quyền từ chối cấp hoặc thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia thực hiện các quyền được quy định tại khoản 2 Điều 2 của Hiệp định này hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền đó:

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

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

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

2. Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ ngay lập tức, hoặc việc áp đặt các điều kiện nói ở khoản 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa việc tiếp tục vi phạm luật pháp và/ hoặc các quy định, các quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia.

3. Trong trường hợp một Bên ký kết có hành động theo các quy định tại Điều này, các quyền của Bên ký kết kia theo Điều 18 của Hiệp định này sẽ không bị ảnh hưởng.

ĐIỀU 5
GIÁ SỬ DỤNG DỊCH VỤ TRANG THIẾT BỊ VÀ CẢNG HÀNG KHÔNG

1. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một cảng hàng không hoặc các cảng hàng không tại lãnh thổ của mình để (các) hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng trên các đường bay quy định và cung cấp cho (các) hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia các trang thiết bị thông tin liên lạc, hàng không và khi tượng và các dịch vụ cần thiết khác cho việc khai thác các chuyến bay thoả thuận.

2. Không Bên ký kết nào được áp đặt hoặc cho phép áp đặt giá sử dụng dịch vụ đối với (các) hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định cao hơn mức đối với (các) hãng hàng không được chỉ định của mình khi khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự sử dụng các tàu bay cùng với các trang thiết bị và dịch vụ tương tự.

ĐIỀU 6
MIỄN THUẾ XUẤT KHẨU, NHẬP KHẨU VÀ CÁC LOẠI THUẾ KHÁC

1. Tàu bay của (các) hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế, cũng như nhiên liệu, dầu mỡ, các đồ cung ứng kỹ thuật tiêu hao, phụ tùng dự trữ, thiết bị thông thường và đồ dự trữ của tàu bay được để trên tàu bay, khi đến hoặc rời khỏi lãnh thổ của Bên ký kết kia, sẽ được miễn thuế xuất khẩu, nhập khẩu, lệ phí kiểm tra và các thuế hoặc phí tương tự khác trên cơ sở có đi có lại với điều kiện là thiết bị và các đồ dự trữ như vậy được để trên tàu bay cho đến khi được tái xuất hoặc được sử dụng hoặc tiêu dùng trên tàu bay trên các chuyến bay qua lãnh thổ đó.

2. Cũng sẽ miễn các thuế, phí và lệ phí tương tự trừ các lệ phí tương ứng với dịch vụ được thực hiện:

(a) Đồ dự trữ của tàu bay được lấy lên tàu bay ở lãnh thổ của một Bên ký kết, trong phạm vi giới hạn được nhà chức trách của Bên ký kết này ấn định, và để sử dụng trên tàu bay khai thác một chuyến bay quốc tế của Bên ký kết kia;

(b) Các phụ tùng thay thế được đưa vào lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng cho các chuyến bay quốc tế;

(c) Nhiên liệu và dầu mỡ cung ứng cho tàu bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác các chuyến bay quốc tế, ngay cả khi các đồ cung ứng này được sử dụng trên một phần hành trình trên lãnh thổ của Bên ký kết mà tại đó các đồ cung ứng này được đưa lên tàu bay.

3. Các vật phẩm nêu ở khoản 2 của Điều này có thể bị yêu cầu đặt dưới sự giám sát hoặc kiểm tra của Nhà chức trách hải quan cho tới khi chúng được tái xuất hoặc thanh lý theo các quy định hải quan.

4. Hành khách, hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết và không rời khỏi khu vực tại cảng hàng không dùng cho mục đích này sẽ chỉ phải chịu sự kiểm tra đơn giản. Hành lý và hàng hóa, cho tới thời điểm quá cảnh trực tiếp, sẽ được miễn thuế xuất khẩu, nhập khẩu và bất kỳ các loại thuế nào khác.

5. Cũng sẽ miễn tất cả các loại thuế xuất khẩu, nhập khẩu và các loại thuế, trên cơ sở có đi có lại, đối với tất cả các tài liệu chính thức mang dấu hiệu của hãng hàng không như thẻ hàng lý, vé, vận đơn hàng không, thẻ lên tàu bay, và kế hoạch bay được nhập khẩu vào lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để sử dụng riêng cho (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 7
CÁC NGUYÊN TẮC QUẢN LÝ KHAI THÁC CÁC CHUYẾN BAY THỎA THUẬN

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay quy định.

2. Khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, (các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến lợi ích của hãng hàng không của Bên ký

kết kia sao cho không gây ảnh hưởng đến các chuyến bay mà hãng hàng không này cung cấp trên toàn bộ, một phần hoặc cùng các đường bay.

3. Các chuyến bay thỏa thuận do (các) hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung cấp sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp trọng tải cung ứng, theo hệ số ghế sử dụng hợp lý, đủ để đáp ứng nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự đoán hợp lý về chuyên chở hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện giữa lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không và lãnh thổ của Bên ký kết kia. Quy định về chuyên chở hành khách và hàng hóa bao gồm bưu kiện gồm cả việc lấy lên và cho xuống tại các điểm trên các đường bay quy định trong lãnh thổ của các quốc gia không phải là quốc gia chỉ định hãng hàng không sẽ được thống nhất giữa hai Bên ký kết do tải trọng cung ứng liên quan tới:

(a) Yêu cầu vận chuyển tới và từ lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không;
(b) Yêu cầu vận chuyển tại khu vực mà chuyến bay thỏa thuận đi qua, sau khi tính đến các chuyến bay của các hãng hàng không của quốc gia trong khu vực;
(c) Các yêu cầu đối với việc khai thác thông chặng.

4. Để (các) hãng hàng không chỉ định được hưởng sự đối xử công bằng và ngang nhau, tần suất và tải trọng cung ứng của các chuyến bay, cũng như lịch bay phải được Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết phê chuẩn. Yêu cầu này cũng cần phải đáp ứng trong trường hợp có bất kỳ thay đổi nào liên quan đến các chuyến bay thỏa thuận.

5. Nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết, nếu cần thiết, sẽ cố gắng để đạt tới một thỏa thuận thỏa đáng về lịch bay, tải trọng cung ứng và tần suất.

ĐIỀU 8
PHÊ DUYỆT LỊCH BAY

(Các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết, ít nhất sáu mươi (60) ngày trước ngày khai thác bất kỳ (các) chuyến bay thỏa thuận nào, sẽ đệ trình lịch bay dự kiến của mình cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để phê chuẩn. Lịch bay như vậy sẽ bao gồm loại chuyến bay và tàu bay được sử dụng, kế hoạch bay và bất cứ thông tin có liên quan nào khác. Điều này cũng sẽ được áp dụng như vậy đối với bất cứ sự thay đổi nào sau đó. Trong các trường hợp đặc biệt, thời hạn này có thể được rút ngắn tùy thuộc vào sự đồng ý của Nhà chức trách nói trên.

ĐIỀU 9
CUNG CẤP SỐ LIỆU THỐNG KÊ

Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, theo yêu cầu của Nhà chức trách hàng không đó, các số liệu thống kê và các thông tin về vận chuyển trên các chuyến bay thỏa thuận của các hãng hàng không được chỉ định chuyên chở tới và từ lãnh thổ của Bên ký kết kia, mà các thông tin này do (các) hãng hàng không được chỉ định chuẩn bị và đệ trình một cách thông thường lên Nhà chức trách hàng không của mình. Các số liệu như vậy sẽ bao gồm các thông tin chi tiết về lưu lượng vận chuyển, vận chuyển đi, đến. Bất kỳ các số liệu vận chuyển thống kê bổ sung nào mà Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết mong muốn Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia cung cấp, khi có yêu cầu, sẽ được hai Bên ký kết cùng thảo luận và thống nhất.

ĐIỀU 10
ÁP DỤNG LUẬT VÀ CÁC QUY ĐỊNH

1. Luật pháp và các quy định của một Bên ký kết sẽ được áp dụng đối với việc dẫn đường và khai thác tàu bay của (các) hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia khi bay vào, ở lại và rời khỏi lãnh thổ của Bên ký kết đó.

2. Luật pháp và các quy định của một Bên ký kết điều chỉnh việc bay vào, ở lại trong và rời khỏi lãnh thổ Bên ký kết đó của hành khách, hành lý, tổ bay, hàng hóa hoặc bưu kiện như các thủ tục về vào, ra, xuất cảnh, nhập cảnh, hải quan, tiền tệ, y tế và kiểm dịch sẽ được áp dụng đối với hành khách, hành lý, tổ bay, hàng hóa và bưu kiện được chuyên chở bởi tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khi hành khách, hành lý, tổ bay, hàng hóa và bưu kiện ở trong lãnh thổ nói trên.

3. Mỗi Bên ký kết, khi có yêu cầu, sẽ cung cấp cho Bên ký kết kia bản sao văn bản về luật pháp và các quy định được nêu trong Điều này.

4. Không Bên ký kết nào dành ưu đãi cho hãng hàng không của mình hơn hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khi áp dụng luật pháp và các quy định được nêu trong Điều này.

ĐIỀU 11
CHUYỂN THU NHẬP

1. Mỗi Bên ký kết cho phép (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền chuyển thu nhập một cách linh hoạt, phù hợp với các quy định về ngoại hối của Bên ký kết mà tại đó phát sinh thu nhập liên quan đến việc

chuyên chở hành khách, bưu kiện và hàng hóa. Việc chuyển thu nhập như vậy sẽ không phải chịu các phí nào ngoài các phí ngân hàng thông thường được áp dụng cho việc chuyển thu nhập đó.

2. Nếu một Bên ký kết áp đặt những hạn chế về việc chuyển thu nhập phát sinh của (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, thì Bên ký kết kia sẽ có quyền áp đặt những hạn chế có đi có lại đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó.

3. Tùy thuộc luật pháp và các quy định áp dụng trong lãnh thổ, (các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết được yêu cầu phải trả thuế từ bất cứ khoản thu nào phát sinh trong lãnh thổ của Bên ký kết kia liên quan đến các thu nhập hoặc lợi nhuận từ việc khai thác các chuyến bay thoả thuận.

4. Trong trường hợp việc thanh toán giữa các Bên ký kết được điều chỉnh bởi một Hiệp định tránh đánh thuế hai lần thì Hiệp định đó sẽ được áp dụng.

ĐIỀU 12
AN TOÀN HÀNG KHÔNG

1. Các chứng chỉ đủ điều kiện bay, các chứng chỉ năng lực, và các bằng do một Bên ký kết cấp hoặc công nhận và đang có hiệu lực sẽ được Bên ký kết kia công nhận hiệu lực, nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay quy định, với điều kiện là các chứng chỉ và băng như vậy được cấp hoặc công nhận hiệu lực phải tuân thủ cá tiêu chuẩn được xác lập theo Công ước. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết bảo lưu quyền từ chối công nhận, đối với các chuyến bay bay qua lãnh thổ của mình, các chứng chỉ năng lực và bằng do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình.

2. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu việc trao đổi ý kiến liên quan đến các tiêu chuẩn an toàn mà Bên ký kết kia duy trì về trang thiết bị hàng không, tổ bay, tàu bay và việc khai thác của tổ bay và tàu bay đó với điều kiện là việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời hạn ba mươi (30) ngày từ ngày có yêu cầu. Nếu, sau sau các cuộc trao đổi ý kiến như vậy, một Bên ký kết phát hiện thấy Bên ký kết kia không duy trì và quản lý một cách hữu hiệu các tiêu chuẩn an toàn và các yêu cầu trong các lĩnh vực này mà ít nhất tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước, thì Bên ký kết kia sẽ thông báo phát hiện về các khác biệt và các bước được xem là cần thiết để tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn này, và Bên ký kết kia sẽ phải tiến hành các hành động khắc phục phù hợp trong thời hạn ba mươi (30) ngày hoặc thời hạn khác theo thống nhất giữa hai Bên ký kết.

3. Mỗi Bên ký kết bảo lưu quyền đình chỉ, từ chối hoặc rút phép khai thác của hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định trong trường hợp Bên ký kết kia không tiến hành các biện pháp khắc phục thích hợp trong một khoảng thời gian phù hợp.

4. Theo Điều 16 của Công ước, bất kỳ tàu bay nào khai thác, hoặc bất kỳ tàu bay nào không thuộc sở hữu của các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết theo quy định tại điều khoản chỉ định của Hiệp định này và được sử dụng, theo các điều khoản của Hiệp định này, để khai thác các chuyến bay tới và từ lãnh thổ của Bên ký kết kia theo thỏa thuận cho thuê từ một nhà vận chuyển hàng không khác thuộc một trong hai Bên ký kết hoặc của bên thứ ba, phải chịu sự kiểm tra của các đại diện có thẩm quyền của Bên ký kết kia. Mặc dù có các nghĩa vụ được nêu tại Điều (33) của Công ước, mục đích của việc kiểm tra là để xác minh tính hiệu lực của hồ sơ tàu bay, giấy phép của tổ bay, và rằng các thiết bị của tàu bay và điều kiện của tàu bay phải tuân thủ các tiêu chuẩn được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước, với điều kiện là việc kiểm tra này không gây chậm trễ bất hợp lý đối với hoạt động khai thác của tàu bay.

5. Khi một hành động khẩn cấp là cần thiết để đảm bảo an toàn khai thác tàu bay, mỗi Bên ký kết giữ quyền đình chỉ ngay lập tức phép khai thác của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của Bên ký kết kia.

6. Bất kỳ hành động nào của một Bên ký kết theo quy định tại khoản 5 của Điều này sẽ phải được chấm dứt một khi cơ sở cho việc tiến hành các hành động đó không còn nữa.

ĐIỀU 13
ĐẠI DIỆN THƯƠNG MẠI HÃNG HÀNG KHÔNG

1. (Các) hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép, phù hợp với luật pháp và các quy định liên quan đến việc vào, cư trú và lao động của Bên ký kết kia, đưa vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết kia nhân viên quản lý, kỹ thuật và khai thác và các nhân viên chuyên môn khác cần thiết cho việc cung cấp các chuyến bay hiện tại.

2. Các hoạt động dịch vụ mặt đất của mỗi hãng hàng không được chỉ định được thực hiện phù hợp với luật pháp và các quy định của Bên ký kết kia và trên cơ sở đối xử có đi có lại.

3. Mỗi Bên ký kết sẽ cấp cho (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền thực hiện bán vận chuyển hàng không trong lãnh thổ của mình một cách trực tiếp và thông qua các đại lý, theo sự lựa chọn của hàng hàng không.

ĐIỀU 14
AN NINH HÀNG KHÔNG

1. Các Bên ký kết tái khẳng định nghĩa vụ của mình đối với nhau để bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các can thiệp bất hợp pháp tạo thành một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế tính chất chung của các quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết đặc biệt hành động phù hợp với các quy định của Công ước về Sự phạm tội và Các hành vi khác Thực hiện trên Tàu bay, ký tại Tô-ky-ô ngày 14/09/1963, Công ước về Ngăn chặn Hành vi Chiếm đoạt Bất hợp pháp Tàu bay ký tại La Hay ngày 16/12/1970, Công ước về Ngăn chặn các Hành vi Bất hợp pháp Chống lại Sự an toàn của Hàng không Dân dụng ký tại Mông-rê-an ngày 23/09/1971, Nghị định thư bổ sung về Ngăn chặn các hành vi can thiệp bất hợp pháp tại các Cảng hàng không phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, ký tại Mông-rê-an ngày 24/02/1988 cũng như bất kỳ các công ước hoặc nghị định thư nào khác về an ninh hàng không mà cả hai Bên ký kết gia nhập.

2. Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau mọi sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay như vậy, hành khách và tổ bay, các cảng hàng không và các trang thiết bị dẫn đường hàng không và bất kỳ mối đe doạ nào khác đối với an ninh hàng không dân dụng.

3. Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các tiêu chuẩn về an ninh hàng không được thiết lập bởi Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế và xây dựng thành các Phụ lục của Công ước trong chừng mực mà các điều khoản như vậy về an ninh hàng không được các Bên ký kết áp dụng; các Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác tàu bay mang đăng ký của Bên ký kết đó hoặc các nhà khai thác tàu bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú trên lãnh thổ của mình và các nhà khai thác cảng hàng không trên lãnh thổ của mình, hàng động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không.

4. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng các nhà khai thác tàu bay đó có thể được yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại khoản 3 trên, theo yêu cầu của Bên ký kết đối với việc vào, đi khỏi, hoặc trong khi ở lại trong lãnh thổ của Bên ký kết đó. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp đầy đủ được áp dụng một cách hữu hiệu trong lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và để kiểm tra đối với hành khách, tổ bay, hành lý xách tay, hành lý ký gửi, hàng hóa và các đồ dự trữ của tàu bay trước và trong khi lấy lên hoặc dỡ xuống. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách có thiện chí đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với một mối đe dọa cụ thể.

5. Khi xảy ra sự cố hoặc có sự đe dọa xảy ra sự cố về chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng hoặc về các hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay đó, đối với hành khách và tổ bay của tàu bay đó, các cảng hàng không hoặc các trang thiết bị dẫn đường hàng không thì các Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo điều kiện thuận lợi cho thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự cố hoặc mối đe dọa như vậy.

ĐIỀU 15
GIÁ DỊCH VỤ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

1. Giá dịch vụ vận chuyển hàng không mà (các) hãng hàng không của các Bên ký kết thu đối với các chuyến bay thỏa thuận sẽ được thiết lập ở mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố liên quan bao gồm chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý, đặc tính của dịch vụ và giá dịch vụ vận chuyển hàng không của các hãng hàng không khác khi khai thác các chuyến bay thường lệ trên toàn bộ hoặc một phần của các đường bay tương tự.

2. Giá dịch vụ vận chuyển hàng không nêu tại khoản 1 của Điều này, nếu có thể, sẽ được xác định trên cơ sở các nguồn lực cung ứng và nhu cầu của thị trường.

3. Giá dịch vụ vận chuyển hàng không áp dụng sẽ được đệ trình lên Nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết nhằm mục đích lưu hồ sơ và để có phản ứng phù hợp chống lại bất kỳ hành vi cạnh tranh bất bình đẳng nào trên thị trường.

4. Nếu xảy ra bất kỳ tranh chấp nào giữa (các) hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết liên quan đến hành vi cạnh tranh bất bình đẳng trên thị trường về giá dịch vụ vận chuyển hàng không áp dụng, việc này sẽ được giải quyết theo các quy định tại Điều 18 của Hiệp định này.

ĐIỀU 16
TRAO ĐỔI Ý KIẾN VÀ SỬA ĐỔI

1. Trên tinh thần hợp tác chặt chẽ, hai Bên ký kết hoặc các Nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết sẽ định kỳ trao đổi ý kiến lẫn nhau với quan điểm để đảm bảo việc thực hiện và tuân thủ hoàn toàn các điều khoản của Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định.

2. Nếu một trong hai Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất kỳ quy định nào của Hiệp định này, Bên ký kết đó sẽ yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời hạn sáu mươi (60)

ngày tính từ ngày có yêu cầu. Bất kỳ sửa đổi nào đã được thống nhất sẽ có hiệu lực khi các Bên ký kết xác nhận bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao sau khi hoàn tất các thủ tục pháp lý và các thủ tục yêu cầu khác.

3. Các sửa đổi chỉ liên quan đến các quy định trong Hiệp định này ngoài các quy định tại Phụ lục Bảng đường bay phải được mỗi Bên ký kết phê duyệt phù hợp với các thủ tục pháp lý của mình.

4. Các sửa đổi chỉ liên quan đến các quy định tại Phụ lục Bảng đường bay có thể sẽ được thỏa thuận giữa các Nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết. Các sửa đổi như vậy sẽ có hiệu lực ngày khi được các Nhà chức trách hàng không thống nhất.

ĐIỀU 17
PHÙ HỢP VỚI CÁC CÔNG ƯỚC HOẶC HIỆP ĐỊNH ĐA PHƯƠNG

Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định sẽ được sửa đổi để phù hợp với bất kỳ các công ước hoặc hiệp định đa phương nào mà có giá trị ràng buộc đối với 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 việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định thì trước tiên các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng.

2. Nếu không giải quyết được bằng thương lượng thì các Bên ký kết có thể thỏa thuận đưa tranh chấp đó ra xin ý kiến tư vấn của một số cá nhân hoặc tổ chức.

3. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được theo khoản 1 và 2 của Điều này, mỗi Bên ký kết, theo luật pháp và quy định của mình, có thể chuyển tranh chấp lên tòa trọng tai gồm ba trọng tài viên, hai trong số đó được chỉ định bởi các Bên ký kết và người còn lại sẽ là trọng tài thứ ba. Trong trường hợp tranh chấp được đưa ra tòa trọng tài, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trong tài viên trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được thông báo thoomng qua đường ngoại giao liên quan đến việc đưa tranh chấp ra tòa trọng tài và trọng tài thứ ba sẽ được chỉ định bởi hai trọng tài viên đã được chỉ định trong thời hạn sáu mươi (60) ngày tiếp theo tính từ ngày có sự chỉ định cuối cùng của hai trọng tài viên trên. Nếu mỗi Bên ký kết không thể chỉ định các trọng tài viên của mình trong thời hạn quy định, hoặc các trọng tài viên được chỉ định không thống nhất được về trọng tài thứ ba trong thời hạn trên, Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức

Hàng không dân dụng quốc tế sẽ được mỗi Bên ký kết yêu cầu chỉ định trọng tài viên của mình hoặc trọng tài thứ ba, tùy trường hợp yêu cầu. Tuy nhiên, trong tài thứ ba là công dân của quốc gia có quan hệ ngoại giao với hai Bên ký kết tại thời điểm chỉ định.

4. Trong trường hợp trọng tài thứ ba do Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế chỉ định, nếu Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế không thể thực hiện công việc này hoặc Chủ tịch là công dân của một trong hai Bên ký kết, thì Phó Chủ tịch sẽ thực hiện chỉ định đó, và nếu Phó Chủ tịch cũng không thể thực hiện công việc này hoặc Phó Chủ tịch là công dân của một trong hai Bên ký kết, việc chỉ định này sẽ được thực hiện bởi thành viên cao cấp của hội đồng không phải là công dân của một trong hai Bên ký kết.

5. Tùy theo các quy định mà các Bên ký kết thống nhất, tòa trọng tài sẽ quyết định trình tự thủ tục của mình và địa điểm tổ chức tòa trọng tài.

6. Các quyết định của tòa trọng tài là ràng buộc với cả hai Bên ký kết.

7. Các chi phí cho tòa trọng tài, bao gồm cả phí và chi phí cho các trọng tài viên sẽ được chia sẻ ngang bằng cho các Bên ký kết. Bất kỳ chi phí nào phát sinh từ việc Hội đồng chỉ định trọng tài viên thứ ba và/hoặc trọng tài viên của một Bên ký kết không chỉ định được như nêu tại khoản 3 của Điều này sẽ được xem là một phần của chi phí của tòa trọng tài.

ĐIỀU 19
CHẤM DỨT

1. Vào bất cứ lúc nào, mỗi Bên ký kết có thể thông báo bằng văn bản cho Bên ký kết kia về quyết định của mình chấm dứt Hiệp định này. Thông báo như vậy sẽ được chuyển đồng thời cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

2. Trong trường hợp như vậy, Hiệp định này sẽ chấm dứt hiệu lực sau mười hai (12) tháng kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo chấm dứt hiệu lực được rút lại bằng thỏa thuận giữa hai Bên ký kết trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp không có sự xác nhận của Bên ký kết kia về việc nhận được thông báo thì thông báo sẽ được coi là nhận được vào ngày thứ mười bốn (14) sau khi Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo.

ĐIỀU 20
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 21
HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày của thông báo cuối cùng bằng công hàm ngoại giao của một trong hai Bên ký kêt gửi cho Bên ký kết về việc Bên ký kếtđó đã hoàn tất các thủ tục cần thiết theo pháp luật và các qui định của mình để Hiệp định này có hiệu lực.

Để làm chứng, những người ký dưới đây được các Chính phủ của mình ủy quyền hợp thức đã ký Hiệp định này. Phụ lục Bảng đường bay là một bộ phận không tách rời của Hiệp định này.

Làm tại Riyadh ngày 21 tháng 8 năm 2019, tương ứng với ngày 20 tháng 12 năm 1440 lịch Hồi giáo, thành hai bản chính bằng tiếng Ả-rập, tiếng Việt và tiếng Anh, tất cả các văn bản có giá trị như nhau và mỗi Bên ký kết giữ một bản chính bằng mỗi thứ tiếng để thực hiện. Trong trường hợp có sự giải thích khác nhau, văn bản tiếng Anh sẽ được sử dụng.

Thay mặt Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam	Thay mặt Chính phủ Vương quốc Ả-Rập Xê-út
Vũ Viết Dũng Đại sứ Đặc mệnh toàn quyền Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam tại Vương quốc Ả-Rập Xê-út	**Abdulhadi bin Ahmed Al-Mansouri** Chủ tịch Tổng cục hàng không dân dụng

PHỤ LỤC
BẢNG ĐƯỜNG BAY

Mục (1): Các đường bay theo đó (các) hãng hàng không được chỉ định của Vương quốc Ả-rập Xê-út khai thác các chuyến bay.

Các điểm xuất phát	**Các điểm giữa**	**Các điểm tại nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam**	**Các điểm quá**
Các điểm tại Vương quốc Ả-rập Xê-út	Bất kỳ điểm nào	Hà Nội, Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh	Bất kỳ điểm nào

Mục (2): Các đường bay theo đó (các) hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khai thác các chuyến bay.

Các điểm xuất phát	**Các điểm giữa**	**Các điểm tại Vương quốc Ả-rập Xê-út**	**Các điểm quá**
Các điểm tại nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam	Bất kỳ điểm nào	Jeddah, Riyadh và Damman	Bất kỳ điểm nào

Mục (3): Các ghi chú đối với các đường bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của hai Bên ký kết khai thác

1. Mỗi hãng hàng không được chỉ định có thể khai thác các điểm giữa và các điểm quá quy định tại Phụ lục của Hiệp định này với điều kiện là quyền vận chuyển 5 được thực hiện giữa các điểm này và lãnh thổ của Bên ký kết kia, nếu có thỏa thuận về vấn đề này giữa hai Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết.

2. Các điểm giữa và điểm quá trên bất kỳ đường bay qui định nào, theo lựa chọn của (các) hãng hàng không được chỉ định, có thể được bỏ qua đối với bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay với điều kiện là bất kỳ chuyến bay nào cũng phải bắt đầu hoặc kết thúc trong lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định (các) hãng hàng không.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF

THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA

PREAMBLE

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia (hereinafter referred to in this Agreement 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;

Desiring to conclude the Air Services Agreement between the Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia hereinafter referred to as the "Agreement" for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed on the following provisions:

ARTICLE 1
DEFINITION

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

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

2) The term "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Authority of Viet Nam, Ministry of Transport and in the case of the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, the General Authority of Civil Aviation, in both cases, any other person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Aeronautical Authorities;

3) The term "designated airline" means an airline, designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

4) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, cargo and baggage and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

5) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

6) 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;

7) The term "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

8) The term "Schedule" means the Schedule of the routes to operate air transportation services annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement;

9) The term "capacity" in relation to "an aircraft" means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

10) The term "spare parts" means articles of a repair or replacement nature for incorporation in an aircraft, including engines;

11) The term "regular equipment" means articles, other than stores and spare parts of a removable nature, for use on board an aircraft during flight, including first aid and survival equipment; and

12) The term "facilities and airport charges" means charges made to airlines for the provision of aircraft, their crews and passengers of airport and air navigation facilities, including related services and facilities.

ARTICLE 2
GRANTING OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. An airline designated by each Contracting Party shall enjoy exercising, whilst operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(a) To fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;

(b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule annexed to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo, baggage and mail.

3. The exercise of traffic rights in intermediate and beyond points specified in the routes Schedule annexed to this Agreement is subject to the negotiation and agreement of the designated airline(s) of the Contracting Parties and approval of their Aeronautical Authorities.

4. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, baggage or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 3
DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or more for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such a designation, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall subject to the provisions of paragraph 3 of this Article and paragraph 1 of Article 4, grant without delay, to the airlines(s) designated the appropriate operating authorisations.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airlines(s) designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such Authorities in conformity to the provisions of the Convention.

4. When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 4
REFUSAL, REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORISATION

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of 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 those 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 the nationals of such Contracting Party; or

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

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

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

3. In the event of action by one Contracting Party under the provisions of this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 18 of this Agreement shall not be prejudiced.

ARTICLE 5
FACILITIES AND AIRPORT CHARGES

1. Each Contracting Party shall designate an airport or airports in its territory for the use of the designated airline(s) of the other Contracting Party on specified routes and provide designated airline(s) of the other Contracting Party with communicative, aviation and meteorological facilities and other services necessary for the operation of the agreed services.

2. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own designated airline(s) operating similar international air services using similar aircraft and associated facilities and services.

ARTICLE 6
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party operating international services as well as supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores retained

on board shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempted on the basis of reciprocity from customs duties, and taxes inspection fees and other similar duties or charges, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exemption from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) Aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on a board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party;

(b) Spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline(s) of the other Contracting Party;

(c) Fuel and lubricants to supply outbound aircraft operated on international services by the airline(s) designated by the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article, may be placed under the supervision or control of the Customs Authorities up to such time as they may be re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo shall, up to such time that they are on direct transit, be exempted from customs duties and any taxes.

5. There shall also be exemption from all customs duties and taxes on a reciprocal basis for official documents bearing the badge of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, and timetables imported into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline(s) of the other Contracting Party.

ARTICLE 7

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF THE AGREED SERVICES

1. The designated airline(s) of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services, which the latter provides on the whole, or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed between the two Contracting Parties since capacity is related to:

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

(b) Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area;

(c) The requirements of through airline operation.

4. In order that the designated airline(s) to be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services and their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties. This requirement should also be met in case of any change concerning the agreed services.

5. The Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties should, if necessary, endeavor to reach a satisfactory arrangement regarding flight schedules, capacity and frequencies.

ARTICLE 8
APPROVAL OF TIMETABLES

The designated airline(s) of either Contracting Party shall, not later than sixty (60) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed time-tables to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party for approval. Such timetable shall include the type of services and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 9
SUPPLY OF STATISTICS

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, with such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline(s) to its Aeronautical Authorities. Such data shall include details on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of the Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

ARTICLE 10
APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline(s) designated by the other Contracting Party during entry into, stay in and departure from the territory of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, baggage, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, baggage, crew, cargo

and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Each Contracting Party shall, upon request, supply the other Contracting Party with copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

4. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 11
TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of flexible transfer, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued, in connection with the carriage of passengers, mail and cargo. No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

2. If a Contracting Party imposes restriction on the transfer of revenue accrued by the designated airline(s) of the other Contracting Party, the latter have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline of that Contracting Party.

3. Subject to the laws and regulations applicable in the territory, the designated airline(s) of each Contracting Party is required to pay taxes from any income generated in the territory of the other Contracting Party in respect of the gains or profits accruing to it from the operation of the agreed services.

4. In the event that payments between the Contracting Parties are governed by any agreement on avoidance of double taxation, such an agreement shall apply.

ARTICLE 12
AIR SAFETY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses, issued or rendered valid by one Contracting Party are still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licenses were issued or rendered valid in conformity to 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.

2. Each Contracting Party may request consultancy procedures concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft and operations of aircraft provided that such consultancy procedures to be performed within thirty (30) days from the date the request is delivered. If following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings of deficiencies and the steps considered necessary to conform to these safety standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action during thirty (30) days or during an agreed upon time period between the two Contracting Parties.

3. Each Contracting Party reserves the right to suspend, refuse or revoke the operating authorization for the airline designated by the other Contracting Party in case no appropriate action has been taken during the appropriate time.

4. Pursuant to Article (16) of the Convention, any aircraft operated, or any aircraft which its ownership does not belong to the designated airlines of either of the Contracting Party in accordance with the designation provision of this Agreement and is utilized to conduct air services operation in accordance with the provision of this Agreement to and from the territory of the other Contracting Party through leasing arrangements from another air carrier belonging to the state of either Contracting Party or third Party state, be the subject of a search by the authorized representatives of the other Contracting Party. Notwithstanding the obligations mentioned in Article (33) of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the

Convention, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.

5. When an urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party.

6. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 5 of this Article shall be discontinued once the basis of the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 13
AIRLINE COMMERCIAL REPRESENTATION

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of its own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provisions of the present air services.

2. The ground handling operation of either designated airline(s) shall be undertaken in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party and based on reciprocal treatment.

3. Each Contracting Party shall grant the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through agents.

ARTICLE 14
AVIATION SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity to the provisions of the Convention of 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 and the Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as any other convention or protocol relating to civil aviation security which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, 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 to the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity to such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo 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, occurs to their passengers and crew, airport or air navigation facilities, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safety such incident or threat thereof.

ARTICLE 15

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of the other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be determined on the basis of the forces of supply and demand in the market.

3. The tariffs implemented shall be filed to the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties for record keeping purposes and proper reaction against any unfair competitive behavior in the market.

4. If any dispute arises between the designated airline(s) of either of the Contracting Parties due to unfair competitive practice in the market related to tariff implications, it should be settled in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement.

ARTICLE 16

CONSULTATION AND AMENDMENT

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

2. If either Contracting Party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes following completion of the constitutional or otherwise required procedures.

3. Amendments relating only to the provisions of this Agreement other than those of the annexed Schedule shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.

4. Amendments relating only to the provisions of the annexed Schedule may be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. Such amendments will become effective as soon as they are approved by both Aeronautical Authorities.

ARTICLE 17
CONFORMITY TO MULTILATERAL CONVENTIONS OR AGREEMENTS

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform to any multilateral conventions or agreements, which may become binding upon 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 and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.

3. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1 and 2 of this Article, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to an arbitral tribunal of three arbitrators, two of whom to be nominated by the Contracting Parties and one umpire. In case the dispute is referred to arbitration, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice through diplomatic channels in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated. If either Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the

President of the Council of International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint the arbitrator of the failing Contracting Party or the umpire as the case may require, However, the umpire shall be a national of a state having diplomatic relations with both Contracting Parties at the time of the appointment.

4. In the case of the appointment of the umpire by the President of the Council of International Civil Aviation Organization, if the President of the Council of International Civil Aviation Organization is prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice President and if the Vice President is also prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior member of the Council who is not a national of either Contracting Party.

5. Subject to other provisions agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.

6. The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Contracting Parties.

7. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the Council in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the falling Contracting Party as referred to paragraph 3 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 19
TERMINATION

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case, this 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 mutual 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 20
REGISTRATION WITH ICAO

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

ARTICLE 21
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date of the last notification through diplomatic notes by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled the necessary measures in accordance with its laws and regulations for the entry into force of this Agreement.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective governments, have signed this Agreement. The Route Schedule forms an integral part of this Agreement.

Done in Riyadh on 21st of August 2019 AD, corresponding to 20th of Dhu'l-Hijjah 1440AH, in two original copies, in the Vietnamese, Arabic and English languages, all text being equally authentic and each Contracting Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of
The Socialist Republic of Viet Nam

Vu Viet Dung
Ambassador
Extraordinary and Plenipotentiary
of the Socialist Republic of Viet Nam
to the Kingdom of Saudi Arabia

For the Government of
The Kingdom of Saudi Arabia

Abdulhadi bin Ahmed Al-Mansouri
President of the General Authority of
Civil Aviation

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section (1): Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of Saudi Arabia.

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the Socialist Republic of Viet Nam	Points Beyond
Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Any points	Ha Noi, Da Nang and Ho Chi Minh City	Any points

Section (2): Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Socialist Republic of Viet Nam.

Points of Origin	Intermediate Points	Points in the Kingdom of Saudi Arabia	Points Beyond
Points in the Socialist Republic of Viet Nam	Any points	Jeddah, Riyadh, and Dammam	Any points

Section (3): Notes on the routes to be operated by the designated airline(s) of both Contracting Parties:

1. Each designated airline(s) may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of this Agreement on condition that fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, if an agreement to that effect is made between the two Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.

2. Intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airline(s), be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).

اتفاقية الخدمات الجوية

بين

حكومة جمهورية فيتنام الاشتراكية

و

حكومة المملكة العربية السعودية

مقدمة:

إن حكومة جمهورية فيتنام الاشتراكية وحكومة المملكة العربية السعودية (المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين) بوصفهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني، المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤م،

ورغبة منهما في عقد اتفاقية بينهما (المشار إليها فيما بعد بالاتفاقية) لغرض إقامة خدمات جوية بين إقليميهما وفيما وراءهما.

قد اتفقتا على ما يلي:

المادة الأولى

تعريفـــات

لتطبيق هذه الاتفاقية يقصد بالكلمات والعبارات الآتية المعاني المدونة أمام كل منهما ما لم يدل سياق النص على غير ذلك:

١- المعاهدة: تعني معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في مدينة شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤م، وأي ملحق لها أو تعديل عليها أو على ملاحقها، بموجب المواد (٩٠) و (٩٤)، أصبحت سارية المفعول أو تمت الموافقة عليها من قبل كلا الطرفين المتعاقدين.

٢- سلطات الطيران المدني: بالنسبة إلى حكومة جمهورية فيتنام الاشتراكية هيئة الطيران المدني الفيتنامي، وزارة النقل، وبالنسبة إلى حكومة المملكة العربية السعودية الهيئة العامة للطيران المدني، وفي كلا الحالتين، أي شخص آخر أو هيئة مفوضة بممارسة وظائف تؤدى حالياً بواسطة السلطات المذكورة.

٣- الخطوط الجوية المعينة: شركة الطيران التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين لدى الطرف الآخر بموجب المادة (الثالثة) من الاتفاقية.

٤- التعريفة: الأسعار التي تُدفع مقابل نقل الركاب، أو البضائع، أو العفش، والشروط التي تنطبق على هذه الأسعار، بما في ذلك أسعار الوكالة وشروطها، وأي خدمة إضافية أخرى باستثناء التعويضات والشروط الخاصة بنقل البريد.

٥- الإقليم: المعنى المحدد له في المادة (الثانية) من المعاهدة.

٦- (خدمات جوية) و(خدمات جوية دولية) و(خطوط جوية) و (التوقف لغير أغراض حركة النقل) لها المعاني نفسها المحددة لكل منها في المادة (٩٦) من المعاهدة.

٧- الاتفاقية: هذه الاتفاقية وملحقها وأي تعديل عليهما.

٨- الجدول: جدول الطرق لتشغيل خدمات النقل الجوي الملحق بالاتفاقية وأي تعديل يطرأ نتيجة الالتزام بأحكام المادة (السادسة عشرة) من الاتفاقية.

٩- السعة: الحمولة المتاحة للطائرة على الطرق المحددة في الجدول المرافق أو جزء منها.

١٠- قطع الغيار: المواد أو الأدوات التي يدخل في طبيعتها التصليح والاستبدال والتي يتم دمجها أو شمولها في طائرة بما في ذلك المحركات.

١١- المعدات العادية: المواد أو الأدوات - غير المستودعات - وقطع الغيار القابلة للنقل والتي تستخدم على متن الطائرة أثناء الطيران بما في ذلك معدات الإسعافات الأولية والنجاة.

١٢- رسوم استخدام المطارات ومرافقها: الأجور أو الرسوم التي تستوفى من الخطوط الجوية مقابل تقديم التسهيلات للطائرة والملاحين والركاب في المطار والمرافق الملاحية بما في ذلك الخدمات والمرافق ذات العلاقة.

المادة الثانية

الحقوق الممنوحة

١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في الاتفاقية لتقديم الخدمات الجوية الدولية المجدولة على الطرق المحددة في الجدول، ويشار إلى هذه الخدمات والطرق فيما بعد بـ (الخدمات المتفق عليها) و(الطرق المحددة) على التوالي.

٢- تتمتع الخطوط الجوية المعينة لكل طرف متعاقد - عند تشغيلها الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة - بالحقوق الآتية:

أ-الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

ب-التوقف في إقليم الطرف الآخر لأغراض غير النقل.

ج- التوقف في إقليم الطرف الآخر في النقاط المحددة في الجدول لإنزال وتحميل الركاب والبضائع والعفش والبريد.

٣- إن ممارسة حق النقل للنقاط (المتوسطة) والنقاط (فيما وراء) الموضحة في الجدول خاضع لتفاوض الناقلات التي يعينها الطرفان المتعاقدان واتفاقهما وموافقة سلطتي الطيران المدني لكل طرف متعاقد.

٤- ليس في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة ما يخول الخطوط الجوية المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين حق امتياز تحميل الركاب أو البضائع أو العفش أو البريد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد من أجل التعويض المادي أو مقابل أجر.

المادة الثالثة

تعيين الخطوط الجوية

١- يحق لكل طرف من الطرفين المتعاقدين أن يعين كتابة للطرف المتعاقد الآخر ناقلة جوية واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

٢- عند تسلم هذا التعيين، يقوم الطرف المتعاقد الآخر - وبمقتضى أحكام الفقرة (٣) من هذه المادة، والفقرة (١) من المادة (الرابعة) ودون أي تأخير - بمنح خطوط الطيران المعينة تصاريح التشغيل اللازمة.

٣- يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من خطوط الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أهليتها للوفاء بالشروط المحددة بالأنظمة والقوانين واللوائح المطبقة عادة بواسطة هذه السلطات في تشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقاً لأحكام المعاهدة.

٤- عند تعيين خطوط جوية والتصريح لها، فإنه يجوز لها أن تبدأ في تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت بشرط أن تكون تعريفة النقل مطبقة ومحكومة بموجب أحكام المادة (الخامسة عشرة) من الاتفاقية.

المادة الرابعة

رفض تصريح التشغيل أو إلغاؤه أو تعليقه

١- يحق لأي من الطرفين المتعاقدين رفض منح تصريح التشغيل لشركة طيران يعينها الطرف المتعاقد الآخر أو الغاؤه أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في الفقرة (٢) من المادة (الثانية) من الاتفاقية، أو فرض ما يراه ضرورياً من الشروط على ممارسة هذه الحقوق في الحالات الآتية:

أ-إذا لم يقتنع الطرف المتعاقد بالمالك الحقيقي والإدارة الفعلية للخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر.

ب- إذا لم تلتزم الخطوط الجوية المعينة بقوانين الطرف المتعاقد المانح للحقوق و/أو أنظمته.

ج- إذا لم تلتزم الخطوط الجوية المعينة بالتشغيل وفقاً للشروط الواردة في الاتفاقية.

٢- فيما عدا الحالات الضرورية التي تحتم إلغاء أو تعليق تصريح التشغيل أو فرض الشروط المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة للحيلولة دون مزيد من الانتهاكات للقوانين و/أو الأنظمة، فإن ممارسة الحقوق الواردة في هذه المادة يجب أن تكون بالتشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

٣- إن اتخاذ أي إجراء بوساطة أحد الطرفين المتعاقدين بموجب هذه المادة، لا يمس حقوق الطرف المتعاقد الآخر الواردة في المادة (الثامنة عشرة) من الاتفاقية.

المادة الخامسة

رسوم استخدام المطارات ومرافقها

١- يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتحديد المطار، أو المطارات الواقعة في إقليمه لاستخدام ناقلات الطرف المتعاقد الآخر التي يعينها على الطرق المحددة، وتيسير وسائل الاتصالات الملاحية والأرصاد والخدمات الأخرى اللازمة لتشغيل الخدمات المتفق عليها.

٢- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين فرض رسوم أو السماح بفرض رسوم على الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر بقدر أعلى من تلك المفروضة على الخطوط الجوية التي يعينها هو، التي تشغل الخدمات الدولية نفسها باستخدام طائرات مماثلة والخدمات والمرافق نفسها.

المادة السادسة

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١- يُعْفِي كل طرف متعاقد - على أساس المعاملة بالمثل - طائرات الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر التي تعمل على الخدمات الدولية، من الرسوم الجمركية ورسوم

التفتيش والرسوم الأخرى المماثلة على إمدادات الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية المستهلكة الأخرى وقطع الغيار والمعدات العادية ومخزون الطائرة، بشرط أن تبقى هذه الأجهزة والمعدات والإمدادات داخل الطائرة حتى إعادة تصديرها، أو استخدامها، أو استهلاكها، بوساطة هذه الطائرة أثناء تواجدها داخل ذلك الإقليم.

٢- باستثناء الرسوم التي تحصَّل مقابل الخدمات المقدمة، تُعْفَى من تلك الرسوم المواد التالية:

أ- مخزون الطائرة الذي يتم إدخاله في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين في حدود الكميات التي تعينها سلطات ذلك الطرف المتعاقد، للاستخدام على متن الطائرة المغادرة والمرتبطة بالخدمات الجوية الدولية الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر.

ب- قطع الغيار التي يتم إدخالها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو تصليح الطائرات المستخدمة في تشغيل الخدمات الجوية الدولية بوساطة شركة الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر.

ج-الوقود والزيوت المستخدمة لإمداد الطائرات العاملة في خدمات دولية بوساطة الخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر، وإن كانت هذه المواد ستستخدم في أي جزء من الرحلة التي تكون فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي حُمّلت منه هذه المواد على متن الطائرة.

٣- يجوز وضع المواد المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة، تحت رقابة سلطات الجمارك أو إشرافها حتى إعادة تصديرها، أو التخلص منها وفقاً لنظم الجمارك.

٤- يخضع الركاب العابرون والمواصلون لنقاط أخرى (الترانزيت)، والأمتعة والشحن عبر إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والواقعين في حرم المطار ولم يغادروا المنطقة المخصصة لذلك، لإجراءات مبسطة. وتعفى الأمتعة والشحن خلال مدة التوقف (الترانزيت) من الرسوم الجمركية والضرائب.

٥- تعفى من الضرائب والرسوم - على أساس المعاملة بالمثل - الوثائق الرسمية التي تحمل علامة الناقلة المميزة مثل بطاقات الحقائب وتذاكر السفر وبوليصات الشحن وبطاقات الصعود وجداول الرحلات المنقولة إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من أجل الاستخدام بوساطة الناقلة المعينة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة السابعة

الضوابط التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

١- يمنح كل طرف متعاقد فرصاً متساوية وعادلة للخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

٢- على الخطوط الجوية التي يعينها كل طرف من الطرفين المتعاقدين، عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، أن تضع في حسابها مصالح الخطوط الجوية للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر بطريقة غير ملائمة على الخدمات التي تقدمها الخطوط الجوية الأخرى على الخط الجوي أو جزء منه.

٣- تهدف الخدمات المتفق عليها التي تقدمها الخطوط الجوية التي يعينها كلا الطرفين المتعاقدين إلى توفير السعة بحمولة مناسبة لمقابلة المتطلبات الحالية والمستقبلية لنقل الركاب والعفش والبضائع والبريد بين إقليمي الطرفين المتعاقدين. والذي يُحمل على متن الطائرة وينزل في محطات على الخط المحدد في إقليم طرف ثالث وذلك باتفاق الطرفين المتعاقدين ما دام أن السعة تتعلق بما يأتي:

أ- متطلبات الحركة من إقليم الطرف المتعاقد المُعين للخطوط الجوية وإليه.

ب- متطلبات الحركة للمنطقة التي تمر عبرها الخدمات المتفق عليها، بعد الأخذ بعين الاعتبار خدمات النقل الأخرى التي تقوم بها خطوط طيران الدول التي تقع ضمن هذه المنطقة.

ج- متطلبات حركة المرور للخطوط الجوية.

٤- يخضع معدل الخدمات وسعتها، وكذلك جداول الرحلات لموافقة سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين، ويجب استيفاء هذه الشروط في حالة حدوث أي تغيير في الخدمات المتفق عليها؛ ضماناً للحصول على فرص عادلة ومتكافئة للخطوط الجوية المعينة.

٥- تسعى سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين (إذا تطلب الأمر) إلى الوصول إلى اتفاق مناسب بخصوص جداول الرحلات وسعتها وعددها.

المادة الثامنة

اعتماد جداول الرحلات

تقوم الخطوط الجوية التي يعينها كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم جداول الرحلات المقترحة لسلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها في مدة أقصاها ستون (٦٠) يوماً قبل تاريخ بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها، على أن تشتمل هذه الجداول على نوع الخدمات والطائرات المستخدمة وجداول الرحلات وأي معلومة أخرى ذات علاقة، وينطبق هذا على أي تغيير يطرأ. ويجوز في بعض الحالات الخاصة تخفيض هذه المدة بموافقة السلطات المذكورة.

المادة التاسعة

توفير الإحصاءات والمعلومات

تقوم سلطات طيران كل من الطرفين المتعاقدين بتزويد سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر - بناء على طلبها - بالمعلومات والإحصاءات المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها بوساطة الخطوط الجوية التي عينتها، من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإليه، كالتي تُجهز عادة وتقدم بوساطة الخطوط الجوية المعّينة إلى سلطات الطيران الخاصة لها، على أن تشتمل هذه البيانات على تفاصيل عن حجم الحركة، وتوزيعها، وأصلها، واتجاهها. أي معلومة إحصائية إضافية عن الحركة تطلبها سلطات أي من الطرفين المتعاقدين من سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، سوف تخضع - عند الطلب - لمناقشة مشتركة واتفاق بين الطرفين المتعاقدين.

المادة العاشرة

القوانين والنظم المطبقة

١- تطبق قوانين ونظم أي من الطرفين المتعاقدين على ملاحة وتشغيل طائرات الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر عند دخولها أجواء ذلك الطرف المتعاقد وأثناء بقائها ومغادرة أراضيه.

٢- تجب مراعاة القوانين واللوائح والإجراءات المطبقة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين في شأن وصول الركاب أو بقائهم أو مغادرتهم، أو العفش أو أطقم الملاحين أو البضائع أو البريد، وكذلك القوانين والأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والاستيطان والجمارك والنقد والصحة والحجر الصحي، وذلك أثناء تواجد طائرات الخطوط الجوية المعينة لأي الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

٣- يزود كل طرف من الطرفين المتعاقدين - عند الطلب - الطرف المتعاقد الآخر بالقوانين والنظم المشار إليها في هذه المادة.

٤- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح معاملة تفضيلية لناقلته المعينة على المعاملة الممنوحة للناقلة المعينة للطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بتطبيق القوانين والنظم الموضحة في هذه المادة.

المادة الحادية عشرة

تحويل الدخل (العوائد)

١- يمنح كل طرف متعاقد بموجب قوانينه الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر الحق في حرية التحويل، وفقاً لأنظمة الصرف الأجنبي النافذة فيه والمتعلقة بتحويل العوائد المكتسبة في أراضيه بوساطة الخطوط الجوية من نقل الركاب، والبريد، والبضائع، وألاّ تقتطع أي رسوم أخرى على هذه التحويلات عدا الرسوم البنكية العادية.

٢- إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل العوائد المحققة بوساطة الخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر، فيحق لهذا الطرف المتعاقد الآخر فرض قيود مماثلة على الخطوط الجوية لذلك الطرف المتعاقد.

٣- يتعين على الناقلة التي يعينها كل من الطرفين المتعاقدين دفع ضرائب الدخل الناتج من العوائد أو الأرباح المستحقة مقابل تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك وفقاً للقوانين والأنظمة المطبقة في ذلك الإقليم.

٤- تسود أحكام اتفاقية تجنب الازدواج الضريبي في شأن الضرائب على الدخل إذا أبرمت بين الطرفين المتعاقدين.

المادة الثانية عشرة

السلامة الجوية

١- شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية، والتراخيص الصادرة، أو التي تعد صالحة من أحد الطرفين المتعاقدين، التي لا تزال سارية المفعول؛ سوف تعد صالحة وسارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأجل تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، بشرط أن تكون هذه الشهادات أو التراخيص قد صدرت ولاتزال صالحة بموجب المعايير المحددة في المعاهدة، ومع ذلك يحتفظ كل طرف من الطرفين المتعاقدين بالحق فيما يختص بالطيران فوق إقليمه، بأن يرفض الاعتراف بشرعية شهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

٢- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات حول معايير السلامة الجوية وقواعدها المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة بالتسهيلات الملاحية والملاحين والطائرات وتشغيل الطائرات، على أن تجرى المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يوماً من تاريخ تسليم طلب إجرائها. وإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين نتيجة هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا تتوافر لديه معايير ومتطلبات فعالة للسلامة متمشية مع الحد الأدنى للمستويات المحددة في المعاهدة، فيتم إشعار الطرف المتعاقد الآخر بما اكتشفه من أوجه القصور وبالإجراءات التي تعد ضرورية للالتزام بمعايير السلامة الجوية، على أن يقوم الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة في غضون (٣٠) ثلاثين يوماً أو خلال مدة يتفق عليها الطرفان المتعاقدان.

٣- يحق لكل طرف متعاقد أن يحتفظ بالحق في تعليق تصريح التشغيل، أو إلغائه أو رفضه، للخطوط الجوية التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر في حالة عدم قيامه باتخاذ الإجراءات المناسبة خلال الوقت المناسب.

٤- عملاً بالمادة (١٦) من المعاهدة، يجوز أن تخضع للفحص أي طائرة مشغلة أو طائرة لا تؤول ملكيتها إلى شركة الخطوط الجوية المعينة من قبل أيٍّ من الطرفين المتعاقدين بموجب أحكام التعيين في الاتفاقية، وتغطي تشغيل خدمات النقل الجوي وفقاً لأحكام الاتفاقية من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإليه، بموجب ترتيبات تأجير من خطوط جوية أخرى تابعة لدولة أي من الطرفين المتعاقدين أو طرف ثالث، وذلك من قبل مفتشي السلامة الجوية الذين فوضهم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك أثناء وجود الطائرة في إقليم ذلك الطرف الآخر. وبصرف النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادة (٣٣) من المعاهدة، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من صحة الوثائق ذات الصلة الخاصة بالطائرة وإجازات طاقمها وتماشي معدات الطائرة وحالة الطائرة بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت، عملاً بالمعاهدة، بشرط ألا يتسبب هذا الفحص في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

٥- عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل الخطوط الجوية، يحتفظ كل طرف بحق القيام - فوراً - بتعليق ترخيص التشغيل الممنوح الناقلة جوية واحدة أو أكثر تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٦- يجب التوقف عن اتخاذ أي من الإجراءات من جانب أحد الطرفين المتعاقدين عملاً بالفقرة (٥) من هذه المادة، حال زوال الأسباب التي دعت إلى اتخاذ مثل ذلك الإجراء.

المادة الثالثة عشرة

التمثيل التجاري للخطوط الجوية

١- يحق للخطوط الجوية التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين وبموجب نظم الطرف المتعاقد الآخر ولوائحه، الخاصة بالدخول والإقامة والتوظيف؛ أن تجلب الموظفين التابعين لها وتحتفظ بهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من إداريين، وفنيين، ومشغلين، وغيرهم من الموظفين المختصين الذين تحتاج إليهم لتقديم خدماتها.

٢- تنفذ عمليات المناولة الأرضية لأي من الخطوط الجوية المعينة - بموجب القوانين واللوائح المعمول بها - لدى الطرف المتعاقد الآخر، وعلى أساس المعاملة بالمثل.

٣- يمنح كل طرف متعاقد الخطوط الجوية التي عينها الطرف المتعاقد الآخر حق ممارسة عمليات بيع خدمات النقل الجوي في أراضيه مباشرة أوعن طريق الوكلاء بحسب رغبة الخطوط الجوية.

المادة الرابعة عشرة

أمن الطيران

١- يؤكد الطرفان المتعاقدان، التزامهما تجاه بعضهما بحماية أمن الطيران المدني من كل أشكال التدخل غير المشروع. ويعد هذا الالتزام جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية. كما يلتزم الطرفان المتعاقدان - بشكل خاص - وذلك دون الحد من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، بالعمل وفقاً لشروط المعاهدة الخاصة بالجرائم والأعمال التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في (طوكيو) في ١٤/سبتمبر/١٩٦٣م، ومعاهدة قمع الاستيلاء على الطائرات الموقعة في (لاهاي) في ١٦/ديسمبر/١٩٧٠م ومعاهدة قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣/سبتمبر/١٩٧١م وبروتوكول قمع أفعال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، المكمل لمعاهدة قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقع في مونتريال في ٢٤/فبراير/١٩٨٨م، وكذلك أي معاهدة أو بروتوكول ذي صلة بالطيران المدني ويعد ملزماً للطرفين المتعاقدين.

٢- يقوم كل من الطرفين المتعاقدين - عند الطلب - بتقديم المساعدة اللازمة للطرف المتعاقد الأخر، لمنع الأعمال غير المشروعة للاستيلاء على الطائرات المدنية والأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وأطقم ملاحيها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية وأي شكل من أشكال التهديد الأخرى لأمن الطيران المدني.

٣- يعمل الطرفان المتعاقدان انطلاقاً من العلاقة المشتركة بينهما، بموجب أحكام أمن الطيران التي حددتها منظمة الطيران المدني الدولي، والمبينة في ملاحق المعاهدة، إلى المدى الذي تنطبق معه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين. ويجب على كل طرف متعاقد أن يتأكد من أن مشغلي الطائرات المسجلين لديه أو المشغلين الذين تقع أعمالهم الأساسية أو

يقيمون بشكل دائم داخل إقليمه، ومشغلي المطارات في إقليمه يعملون وفقاً لأحكام أمن الطيران.

٤- يوافق كل طرف من الطرفين المتعاقدين على مطالبة مشغلي الطائرات بتطبيق أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) من هذه المادة، التي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر عند دخول الطائرة أو أثناء وجودها أو مغادرتها لأراضيه أو أجوائه. وعلى كل طرف من الطرفين المتعاقدين التأكد من اتخاذ التدابير الفعالة في أراضيه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب وأطقم الملاحين والمواد التي يحملها الركاب والعفش والشحن ومخزون الطائرة قبل الصعود إلى الطائرة أو تحميلها أو أثناء ذلك. وعلى كل من الطرفين المتعاقدين الاستجابة لكل طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ التدابير الأمنية الخاصة المطلوبة لمواجهة أي تهديد.

٥- عند حدوث واقعة اختطاف طائرة مدنية أو التهديد بذلك، أو غيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرة وركابها وأطقم ملاحيها أو المطارات أو أجهزة الملاحة الجوية، يجب على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضهما عن طريق تسهيل الاتصالات فيما بينهما أو غير ذلك من الإجراءات المناسبة اللازمة لإنهاء هذه الواقعة أو هذا التهديد بسرعة وسلامة.

المادة الخامسة عشرة

التعريفة

١- تكون التعريفة المقررة التي ستستوفى من الخطوط الجوية المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين على الخدمات المتفق عليها ضمن الحدود المعقولة، مع مراعاة جميع العناصر ذات العلاقة، بما فيها تكلفة التشغيل والربح المعقول، ومميزات الخدمة وتعريفة الخطوط الجوية الأخرى التي تشغل خدمات مجدولة على كل الخط المعني أو جزء منه.

٢- يُتفق (إذا أمكن) على التعريفة المشار إليه في الفقرة (١) من هذه المادة، على أساس قوى العرض والطلب في السوق.

٣- تُقدم التعريفة المطبقة إلى سلطات الطيران المدني المختصة لدى الطرفين المتعاقدين لأغراض التسجيل ولتدخل السلطات في حال نشوء أي ممارسات تنافسية غير عادلة في السوق.

٤- إذا نشأ أي خلاف بين الناقلتين المعينتين لأي من الطرفين المتعاقدين من جراء أي ممارسة تنافسية غير عادلة في السوق تتعلق بتطبيق التعريفة، فعندها تخضع هذا الخلافات للتسوية وفقاً لأحكام المادة (الثامنة عشرة) من الاتفاقية.

المادة السادسة عشرة

التشاور والتعديل

١- تعزيزاً للتعاون، يقوم الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران التابعة لهما بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر للتأكد من تطبيق أحكام الاتفاقية وملحقها والالتزام بهما.

٢- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي من أحكام الاتفاقية يجوز له طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، على أن يبدأ التشاور خلال ستين (٦٠) يوماً من تاريخ الطلب. وأي تعديل يُتفق عليه يصبح ساري المفعول عند تأكيده عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية بعد إكمال الإجراءات القانونية أو غير ذلك من الإجراءات المطلوبة.

٣- التعديلات المتعلقة بأحكام الاتفاقية دون الجدول يوافق عليها الطرفان المتعاقدان بموجب إجراءاتهما الدستورية.

٤- يكون تعديل الجدول بين سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين بالاتفاق بينهما وتصبح هذه التعديلات سارية المفعول بمجرد موافقة سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين عليها.

المادة السابعة عشرة

التطابق مع الاتفاقيات الدولية

تسري على الاتفاقية أي معاهدة دولية ملزمة للطرفين المتعاقدين، والتعديلات التي قد تطرأ عليها.

المادة الثامنة عشرة

تسوية النزاعات

١- في حالة نشوء نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق الاتفاقية وملحقها، يلتزم الطرفان المتعاقدان بتسويته أولاً عن طريق التفاوض.

٢- إذا فشل الطرفان المتعاقدان في الوصول إلى تسوية عن طريق التفاوض بينهما، يعرض النزاع على شخص أو هيئة لتقديم رأي استشاري.

٣- إذا لم يتوصل إلى تسوية من خلال الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين وفقاً للقوانين واللوائح النافذة لدى كل طرف متعاقد أن يطلب إحالة الموضوع محل النزاع إلى التحكيم بوساطة هيئة تتكون من ثلاثة محكمين يختار كل طرف متعاقد محكم عنه خلال مدة أقصاها ستون (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين إشعاراً - عن طريق القنوات الدبلوماسية - من الطرف المتعاقد الأخر، بطلب عرض النزاع والفصل فيه عن طريق التحكيم. وعلى المحكمين المختارين أن يتفقا على اختيار محكم مرجح يرأس هيئة التحكيم خلال مدة أقصاها ستون (٦٠) يوماً. فإذا لم يعين أي من الطرفين المتعاقدين محكماً عنه خلال المدة المحددة أعلاه، أو إذا لم يتفق المحكمان المختاران على تعيين المحكم المرجح (الثالث)، ليرأس هيئة التحكيم، خلال مدة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تعيينهم؛ يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي أن يختار محكم الطرف الثاني أو المحكم المرجح (الثالث) ليرأس هيئة التحكيم، بشرط أن يكون المحكم المرجح المُختار من دولة تربطها علاقات دبلوماسية بكلا الطرفين المتعاقدين وقت التعيين.

٤- إذا امتنع رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي عن اختيار المحكم الآخر أو المحكم المرجح (الثالث) أو كان يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيوكل أمر الاختيار إلى نائب رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، فإذا امتنع عن القيام بذلك، أو كان يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيتم التعيين عندئذ بوساطة أحد كبار الأعضاء في المجلس الذي لا يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين.

٥- وفقاً لشروط التحكيم التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان، تحدد هيئة التحكيم الإجراءات التي ستتبع أثناء عملية التحكيم وتحدد كذلك مكان التحكيم.

٦- يُعد قرار هيئة التحكيم نهائياً وملزماً للطرفين المتعاقدين

٧- يتحمل الطرفان المتعاقدان مصاريف التحكيم والمحكمين بالتساوي، وتُعد النفقات المترتبة نتيجة اللجوء إلى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لاختيار المحكم و/أو المحكم المرجح الوارد في الفقرة (٣) من هذه المادة من ضمن مصاريف التحكيم.

المادة التاسعة عشرة

إنهاء الاتفاقية

١- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب إنهاء الاتفاقية في أي وقت بموجب إشعار مكتوب على أن يبلغ في الوقت نفسه لمنظمة الطيران المدني الدولي.

٢- وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية خلال اثني عشر (١٢) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإشعار، مالم يسحب - باتفاق مشترك - قبل انتهاء هذه المدة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الإشعار، فإنه يعد مُتسلماً بعد أربعة عشر (١٤) يوماً من تسلم منظمة الطيران المدني الدولي له.

المادة العشرون

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل الاتفاقية وأي تعديل يطرأ عليها مستقبلا لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة الحادية والعشرين

سريان مفعول الاتفاقية

تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ من تاريخ آخر إشعار عبر القنوات الدبلوماسية من أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر بأنه قد استكمل الإجراءات الدستورية اللازمة وفقاً للأنظمة والقوانين المعمول بها في هذا الشأن.

وبناء عليه قام الموقعان أدناه بتفويض من حكومتيهما بالتوقيع على الاتفاقية، ويعد ملحق جدول الطرق جزءًا لا يتجزأ من الاتفاقية.

حرر في مدينة الرياض في يوم الأربعاء بتاريخ العشرين من شهر ذي الحجة لعام ١٤٤٠هجري، الموافق الحادي والعشرون من شهر أغسطس لعام ٢٠١٩ميلادي، من نسختين أصليتين باللغات الفيتنامية والإنجليزية و العربية، وتعد جميع النصوص متساوية في الحجية. ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية من كل لغة لغرض التطبيق، وفي حالة الاختلاف في التفسير يُعمل بالنص الإنجليزي.

عن
حكومة جمهورية فيتنام الاشتراكية

فو فيت زونغ
سفير فوق العادة والمفوض لجمهورية فيتنام
الاشتراكية لدى المملكة العربية السعودية

عن
حكومة المملكة العربية السعودية

عبد الهادي بن أحمد المنصوري
رئيس الهيئة العامة للطيران المدني

الملحق

جـدول الطرق

القسم الأول:

الطرق التي يتم بموجبها تشغيل الخدمات الجوية بوساطة الخطوط الجوية المعينة من قبل المملكة العربية السعودية:

نقاط المنشأ	نقاط متوسطة	نقاط في جمهورية فيتنام الاشتراكية	نقاط فيما وراء
نقاط في المملكة العربية السعودية	أي نقاط	هانوي، دانانغ، هوتشي منه	أي نقاط

القسم الثاني:

الطرق التي يتم بموجبها تشغيل خدمات جوية بوساطة الخطوط الجوية المعينة من قبل جمهورية فيتنام الاشتراكية:

نقاط المنشأ	نقاط متوسطة	نقاط في المملكة العربية السعودية	نقاط فيما وراء
نقاط في جمهورية فيتنام الاشتراكية	أي نقاط	جدة، الرياض، الدمام	أي نقاط

القسم الثالث:

ملاحظات على الجدول التي سيتم بموجبها تشغيل خدمات النقل الجوي بوساطة الخطوط الجوية المعينة من قبل كل طرف متعاقد:

١- يجوز للخطوط الجوية المعينة أن تخدم النقاط المتوسطة أو فيما وراء المحددة في ملحق الاتفاقية، بشرط عدم التشغيل بموجب الحرية الخامسة بين هذه النقاط وإقليم الطرف المتعاقد الآخر، ما لم تتوصل سلطتي الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين إلى اتفاق في هذا الشأن.

٢- يجوز بحسب اختيار الخطوط الجوية المعينة أن تحذف أي نقطة محددة في الجدول، سواء أكانت هذه النقطة متوسطة أو فيما وراء أيٍّ من رحلاتها أو فيما وراء جميع رحلاتها، بشرط أن تقع نقطة البداية أو النهاية داخل إقليم الطرف المتعاقد المعيِّن للخطوط الجوية.