AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

PREAMBLE

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam

and

The Government of the Hellenic Republic

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on 7th day of December 1944;

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

1. The term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Administration of Vietnam, Ministry of Transport and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in the case of the Hellenic Republic, the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization or similar functions.

2. The term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes:

   a) any amendment thereto which has entered into force under Article 94 (a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and

   b) any Annex or any amendments thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for those Contracting Parties.

3. The term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any Protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex.

4. The term "designated airline" means, any airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.

5. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination.

6. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route.

7. The term "territory" in relation to a State has the meaning of the Article 2 of the Convention.

8. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

9. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

10. The term "user charge" means a charge made to airlines for the provision of airport, air navigation or aviation security property or facilities.

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline(s) of the other Contracting Party as follows:

   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 on the route(s) specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in the provisions of paragraph (1) shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

Article 3
Designation and Authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate, and inform, through diplomatic channels the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with the minimum procedural delay, provided :

   a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:
      i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and

ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Socialist Republic of Viet Nam:

i) it is established in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam and is licensed in accordance with the applicable law of the Socialist Republic of Viet Nam; and

ii) the Socialist Republic of Viet Nam has and maintains effective regulatory control of the airline; and

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied - in conformity with the provisions of the Convention - to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4
Suspension and Revocation

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline by the other Contracting Party, where:

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic:

i) it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or

ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Socialist Republic of Viet Nam:

i) it is not established in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam and is not licensed in accordance with the applicable law of the Socialist Republic of Viet Nam; or

ii) the Socialist Republic of Viet Nam is not maintaining effective regulatory control of the airline; or

c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Party receiving the designation; or

d) the airline fails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation or 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, in conformity with Article 15 of this Agreement.

Article 5
Applicability of laws and regulations

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew,

passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, while within and departure from the territory of such Contracting Party.

3. 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 in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6
Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including in the case of the Hellenic Republic the laws and regulations of the European Community, and unexpired shall be recognised as valid by the other Contracting Party, for the purpose of operating the agreed services, provided always that the requirements under which such certificates or licences were issued or validated are equal to or above the minimum standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 15 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

Article 7
Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party in any area relating to aircrew, aircraft or their operation. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, are not being effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Contracting Party, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with the ICAO Standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or on behalf of the designated airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

   a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

   b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 8
Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, 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 with 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, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of International Airports, signed at Montreal on 24 February 1988 the Convention on Marking of Plastic Explosives for the purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991, and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.

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 with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation 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 which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Community law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive 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, airports or air navigation facilities occurs, the

Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 9
Commercial Opportunities

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall have the right to maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airline(s) of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the provision of air services.

3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

5. Each Contracting Party shall grant, to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

6. If one Contracting Party imposes restrictions on the transfer of the excess of receipts achieved by the designated airline of the other Contracting Party, the other Party will also have the right to impose the same restrictions to the other Contracting Party's airline.

Article 10
Exemption from customs and other duties

1. Each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party under its relevant applicable law from import restrictions, customs duties, other taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as the office equipment introduced in the territory of either Contracting Party in order to be used in the offices of the designated airline within the limits of the international airports to which the designated airline operate, ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:

   a) introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party ;

   b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party ;

   c) taken on board aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided that the ownership and/or use of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally 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 Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 11
User Charges

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

Article 12
Capacity Regulations and Approval of Timetables

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services 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 services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines 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 carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties.

5. The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.

6. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 5 above shall be settled in accordance with the

provisions of Article 15 of this Agreement. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

7. The designated airlines of each Contracting Party shall submit the flight timetables for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

Article 13
Air Transport Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established freely by each designated airline.

2. Neither Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by an airline or airlines designated under this Agreement.

3. The tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial considerations in the market-place. The tariffs cannot be unreasonably discriminatory, unduly high, artificially low or restrictive.

Article 14
Supply of Statistics

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to their national Aeronautical Authorities. Any additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one 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 15
Consultations and Modifications

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2. A consultation requested by one of the Contracting Parties or their Aeronautical Authorities shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. Any modification to this Agreement shall enter into force on the date of the last notification whereby the Contracting Parties notify each other in writing, through the diplomatic channel, of the fulfillment of their legal procedures for its entry into force.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the Route Schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 16
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 endeavour to settle it by negotiations.

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 above, the dispute may be referred by mutual agreement of the Parties to a Tribunal of three arbitrators. 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 by such a Tribunal and the two arbitrators so appointed shall designate by common agreement the third arbitrator, who shall be the President of the Tribunal within a further period of sixty (60) days. If

either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified or if the third arbitrator has not been nominated 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 may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

4. The Tribunal shall determine its own procedures.

5. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

6. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered under paragraph (3) of this Article.

7. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (3) 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.

Article 17
Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement, through diplomatic channels; such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

In such case the Agreement shall terminate twelve 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 18
Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement, comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement and its Annex shall be deemed to be amended accordingly.

Article 19
Registration

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization by the Hellenic Republic.

Article 20
Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the last notification whereby the Contracting Parties notify each other in writing, through the diplomatic channel, of the fulfillment of their legal procedures for its entry into force.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done at Athens in two original copies, this 22nd day of June, 2009 in the Vietnamese, Greek and English languages, all three texts being equally authentic.

In case of divergence of interpretation the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

PHAM QUY TIEU
VICE MINISTER OF TRANSPORT

FOR THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

EVRIPIDIS STYLIANIDIS
MINISTER OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. SCHEDULE I

Routes to be operated by the designated airlines of the Hellenic Republic :

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in Greece	Any points	Two points to be freely chosen	Any points

2. SCHEDULE II

Routes to be operated by the designated airlines of the Socialist Republic of Viet Nam :

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in Viet Nam	Any points	Two points to be freely chosen	Any points

Notes:

1. The designated airlines of either Contracting Party may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the service on this route starts and terminates in the territory of that Contracting Party.

2. The right of the designated airlines of either Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of Third Parties shall be discussed and agreed upon by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA HY LẠP

MỞ ĐẦU

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam

và

Chính phủ nước Cộng hòa Hy Lạp

Là các bên của Công ước quốc tế về hàng không dân dụng được mở để ký kết tại Chi-ca-gô ngày 07 tháng 12 năm 1944;

Cùng nhau mong muốn ký một Hiệp định nhằm thiết lập và khai thác các chuyến bay thường lệ giữa và qua lãnh thổ của hai nước;

Đã thoả thuận như sau:

Điều 1
Định nghĩa

Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh đòi hỏi khác:

1. Thuật ngữ "nhà chức trách hàng không" trong trường hợp của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải và người hoặc cơ quan bất kỳ nào được uỷ quyền thực hiện các chức năng hoặc các chức năng tương tự mà hiện tại Cơ quan nói trên đang thực hiện, và trong trường hợp của nước Cộng hoà Hy Lạp chỉ Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng và người hoặc cơ quan bất kỳ nào được uỷ quyền thực hiện các chức năng hoặc các chức năng tương tự mà hiện tại các nhà chức trách nói trên đang thực hiện;

2. Thuật ngữ "Công ước" chỉ Công ước quốc tế về hàng không dân dụng được để mở để ký kết tại Chi-ca-gô ngày 07 tháng 12 năm 1944 và bao gồm:
   (i) bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực theo Điều 94 (a) của Công ước và đã được các Bên ký kết phê chuẩn; và
   (ii) bất kỳ Phụ lục hoặc sửa đổi nào nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước này, trong chừng mực các sửa đổi hoặc Phụ lục này tại bất cứ thời điểm nào có hiệu lực đối với các Bên ký kết.

3. Thuật ngữ "Hiệp định" chỉ Hiệp định này, Phụ lục đính kèm, và bất kỳ Nghị định thư nào hoặc các văn bản tương đương sửa đổi Hiệp định hoặc Phụ lục của Hiệp định này;

4. Thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ bất kỳ hãng hàng không nào được chỉ định và cấp phép theo Điều 3 của Hiệp định này;

5. Thuật ngữ "các chuyến bay thoả thuận" chỉ các chuyến bay thường lệ trên các đường bay được qui định tại Phụ lục của Hiệp định này vận chuyển hành khách, hàng hoá và thư tín riêng biệt hoặc kết hợp;

6. Thuật ngữ "tải trọng cung ứng" đối với một tàu bay, chỉ trọng tải của tàu bay đó sử dụng trên một đường bay hoặc một phần của đường bay và thuật ngữ "tải trọng cung ứng" đối với "một chuyến bay thỏa thuận", chỉ tải cung ứng của tàu bay sử dụng trên chuyến bay đó nhân với tần suất do tàu bay đó khai thác trong một thời gian nhất định trên một đường bay hoặc một phần của đường bay;

7. Thuật ngữ "lãnh thổ" đối với một Quốc gia có nghĩa được qui định tại Điều 2 của Công ước;

8. Thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa được qui định tương ứng tại Điều 96 của Công ước;

9. Thuật ngữ "giá cước" chỉ giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hoá và các điều kiện áp dụng các giá này, bao gồm các giá tiền và các điều kiện đối với đại lý và các dịch vụ hỗ trợ khác mà nhà vận chuyển thực hiện liên quan đến việc vận chuyển hàng không nhưng không bao gồm tiền công và các điều kiện cho việc chuyên chở thư tín;

10. Thuật ngữ "lệ phí người sử dụng" chỉ mức phí áp dụng đối với các hãng hàng không cho việc cung cấp các tài sản và trang thiết bị cảng hàng không, dẫn đường hàng không hoặc an ninh hàng không.

Các tiêu đề của mỗi Điều trong Hiệp định này không hề có ý nghĩa giới hạn hoặc mở rộng bất kỳ các quy định nào của Hiệp định này.

Điều 2
Trao quyền

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền được quy định trong Hiệp định này đối với việc tiến hành các chuyến bay quốc tế thường lệ của (các) hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định như sau:

   a) quyền bay không hạ cánh qua lãnh thổ của Bên ký kết kia;

   b) quyền dừng ở lãnh thổ nêu trên với mục đích phi thương mại; và

   c) quyền dừng ở lãnh thổ nêu trên tại các điểm trên (các) đường bay trong Bảng đường bay được quy định thành Phụ lục của Hiệp định này để lấy lên và cho xuống hành khách, hàng hoá và bưu kiện, riêng biệt hoặc kết hợp khi vận chuyển quốc tế.

2. Không qui định nào trong Khoản 1 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 hoá và bưu kiện ở lãnh thổ của Bên ký kết kia chuyên chở để lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.

Điều 3
Chỉ định và Cấp phép

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định và thông báo qua đường ngoại giao cho Bên ký kết kia một hoặc nhiều hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định, và thu hồi hoặc thay đổi những chỉ định đó.

2. Khi nhận được sự chỉ định như vậy Bên ký kết kia sẽ không chậm trễ cấp phép và giấy phép khai thác thích hợp, với điều kiện:

   a) trong trường hợp một hãng hàng không do nước Cộng hòa Hy Lạp chỉ định:
      i) được thành lập trong lãnh thổ của Cộng hòa Hy Lạp theo Hiệp ước thành lập Cộng đồng Châu Âu và có giấy phép khai thác còn hiệu lực theo luật của Cộng đồng Châu Âu; và
      ii) việc kiểm soát hữu hiệu của hãng hàng không đó được thực hiện và duy trì bởi Quốc gia thành viên Cộng đồng Châu Âu chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ nhà khai thác và nhà chức

trách hàng không liên quan được ghi rõ trong văn bản chỉ định.

b) trong trường hợp một hãng hàng không do nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định

i) được thành lập trong lãnh thổ của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và được cấp phép phù hợp với luật pháp của Việt Nam; và

ii) Việt Nam đang duy trì việc kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó; và

c) hãng hàng không đó có khả năng đáp ứng các điều kiện theo luật pháp và quy định được áp dụng thông thường – phù hợp với các quy định của Công ước - đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế của Bên nhận được chỉ định.

3. Khi nhận được giấy phép khai thác nêu tại Khoản 2, hãng hàng không được chỉ định có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thỏa thuận vào bất kỳ thời điểm nào, miễn là hãng hàng không đó tuân thủ các quy định hiện hành của Hiệp định này.

Điều 4
Đình chỉ và Thu hồi

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi, đình chỉ hoặc hạn chế giấy phép khai thác hoặc giấy phép kỹ thuật của một hãng hàng không của Bên ký kết kia, khi:

a) trong trường hợp một hãng hàng không do Cộng hòa Hy Lạp chỉ định:

i) không được thành lập trong lãnh thổ của Cộng hòa Hy Lạp theo Hiệp ước thành lập Cộng đồng Châu Âu và không có giấy phép khai thác còn hiệu lực theo luật của Cộng đồng Châu Âu; hoặc

ii) việc kiểm soát hữu hiệu của hãng hàng không đó không được thực hiện và duy trì bởi Quốc gia thành viên Cộng đồng Châu Âu chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ nhà khai thác và nhà chức trách hàng không liên quan không được ghi rõ trong văn bản chỉ định.

b) trong trường hợp một hãng hàng không do nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định:

i) không được thành lập trong lãnh thổ của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và không được cấp phép phù hợp với luật pháp của Việt Nam; hoặc

ii) Việt Nam không duy trì được việc kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó; hoặc

c) hãng hàng không đó không thể chứng minh rằng mình có khả năng đáp ứng các điều kiện theo luật và quy định được áp dụng thông thường và hợp lý phù hợp với Công ước đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế của Bên nhận được chỉ định đó; hoặc

d) hãng hàng không đó không tuân thủ pháp luật và/ hoặc các quy định của Bên ký kết cấp các quyền đó; hoặc

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

2. Trừ khi việc thu hồi hoặc đình chỉ hoặc áp đặt ngay lập tức các điều kiện nêu tại Khoản 1 Điều này là cần thiết nhằm ngăn ngừa việc tiếp tục vi phạm pháp luật 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 theo Điều 15 của Hiệp định này.

Điều 5
Áp dụng Luật và Quy định

1. Luật, các quy định và thủ tục của một Bên ký kết liên quan đến việc bay đến, ở lại trong hoặc bay đi từ lãnh thổ Bên ký kết đó của một tàu bay tham gia vào việc dẫn đường quốc tế hoặc liên quan đến việc khai thác và dẫn đường của tàu bay này phải được hãng hàng không của Bên ký kết kia tuân thủ khi bay vào, bay ra và trong khi ở lại trong lãnh thổ nói trên.

2. Luật và các quy định của một Bên ký kết về việc vào, cấp phép, ở lại hoặc quá cảnh, nhập hoặc xuất cảnh, hộ chiếu, hải quan và kiểm dịch sẽ phải được tuân thủ bởi hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia và hoặc thay mặt cho tổ bay, hành khách, hàng hoá và bưu kiện khi quá cảnh, bay vào, bay ra và trong khi ở lại trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

3. Hàng khách, hành lý và hàng hóa khi quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết và không rời khỏi khu vực của cảng hàng không dành cho mục đích này sẽ chỉ bị kiểm soát đơn giản. Hành lý và hàng hoá khi quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn các loại thuế hải quan và các loại thuế tương tự.

Điều 6
Công nhận Chứng chỉ và Bằng

1. Chứng chỉ đủ điều kiện bay, chứng chỉ năng lực và bằng, được một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực theo luật pháp và quy định của Bên đó, bao gồm trong trường hợp nước Cộng hòa Hy Lạp là luật và quy định của Cộng đồng Châu Âu, và vẫn còn hiệu lực sẽ được Bên ký kết kia công nhận là hợp lệ cho việc khai thác các chuyến bay thoả thuận, với điều kiện là các yêu cầu tại các chứng chỉ và bằng đó được cấp và làm cho có hiệu lực luôn bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu mà Công ước thiết lập. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết có quyền từ chối công nhận, đối với các chuyến bay qua lãnh thổ của mình, các chứng chỉ năng lực và bằng được Bên ký kết kia hoặc quốc gia khác cấp cho các công dân của mình hoặc làm cho có hiệu lực.

2. Nếu các quyền hoặc các quy định trong giấy phép và chứng chỉ nêu tại Khoản 1 trên do nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp cho bất kỳ người hoặc hãng hàng không được chỉ định nào hoặc liên quan đến một tàu bay khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay quy định có các khác biệt so với các tiêu chuẩn mà Công ước thiết lập, và những khác biệt đó đã được đệ trình lên Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến theo Điều 15 của Hiệp định này với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó để đáp ứng rằng thực tiễn đó là có thể chấp nhận được đối với nhà chức trách đó. Việc không đạt được một thỏa thuận thỏa mãn sẽ là cơ sở cho việc áp dụng Điều 4 Hiệp định này.

Điều 7
An toàn hàng không

1. Mỗi Bên ký kết có thể đề nghị trao đổi ý kiến vào thời gian bất kỳ về các tiêu chuẩn an toàn được duy trì đối với một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong bất kỳ lĩnh vực nào liên quan đến tổ lái, tàu bay hoặc hoạt động của tàu bay đó. Những cuộc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được tiến hành trong thời hạn 30 ngày kể từ khi yêu cầu.

2. Nếu, sau những cuộc trao đổi ý kiến như vậy, một Bên ký kết thấy rằng các tiêu chuẩn an toàn trong các lĩnh vực nêu tại Khoản 1 ít nhất là bằng các tiêu chuẩn tối thiểu được quy định tại thời điểm đó theo Công ước Chicago không được Bên ký kết kia duy trì và quản lý một các hiệu quả đối với các hãng hàng không được Bên ký kết đó chỉ định thì Bên ký kết này sẽ thông báo cho Bên ký kết kia về các phát hiện và các bước được xem là cần thiết để tuân thủ với các tiêu chuẩn của ICAO và Bên ký kết kia sẽ phải tiến hành các hành động khắc phục phù hợp. Việc Bên ký kết kia không tiến hành các hành động phù hợp trong thời hạn 15 ngày hoặc lâu hơn thời hạn này theo như thoả thuận, sẽ là cơ sở cho việc áp dụng Điều 4 của Hiệp định này.

3. Mặc dù có các nghĩa vụ quy định tại Điều 33 của Công ước Chiacago, các bên nhất trí rằng bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi, hoặc thay mặt cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, thực hiện các chuyến bay tới hoặc từ lãnh thổ của Bên ký kết kia, có thể, trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia, phải chịu một cuộc kiểm tra trên và xung quanh tàu bay của đại diện được ủy quyền của Bên ký kết kia để xác minh tính hiệu lực của hồ sơ tàu bay, giấy phép của tổ bay, trạng thái bên ngoài và các thiết bị của tàu bay (trong Hiệp định này được gọi là "thanh tra sân đỗ") với điều kiện là việc kiểm tra này không gây chậm trễ bất hợp lý.

4. Nếu việc thanh tra tại sân đỗ hay một loạt các cuộc thanh tra như vậy làm nảy sinh những vấn đề:

   a) Có những mối quan ngại nghiêm trọng rằng một tàu bay hay sự hoạt động của một tàu bay không đáp ứng với những tiêu chuẩn an toàn tối thiểu vào thời điểm đó theo Công ước, hoặc

   b) Có những mối quan ngại nghiêm trọng rằng thiếu sự duy trì và quản lý hữu hiệu các tiêu chuẩn an toàn được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước,

   thì Bên ký kết thực hiện việc thanh tra, vì mục đích của Điều 33 Công ước, sẽ toàn quyền kết luận rằng những điều kiện để theo đó các giấy phép và bằng đối với tàu bay hoặc đối với tổ bay của tàu bay đó đã được cấp hoặc làm cho có hiệu lực, hoặc rằng các yêu cầu để theo đó tàu bay được hoạt động, không bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước Chicago.

5. Trong trường hợp việc tiếp cận để tiến hành thanh tra sân đỗ đối với một tàu bay do một hay nhiều hãng hàng không của Bên ký kết kia khai thác theo Khoản 3 nêu trên bị đại diện của hãng hàng không hay các hãng hàng không đó từ chối, thì Bên ký kết này có toàn quyền kết luận rằng có những mối quan ngại nghiêm trọng được nêu tại Khoản 4 và đưa ra các kết luận như được nêu trong Khoản đó.

6. Mỗi Bên ký kết bảo lưu quyền đình chỉ hoặc thay đổi ngay lập tức việc cấp giấy phép hoạt động của một hay nhiều hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp Bên thứ nhất kết luận rằng, cho dù là do kết quả của một hoặc một loạt cuộc thanh tra sân đỗ, do sự từ chối đối với việc tiếp cận của thanh tra sân đỗ, do trao đổi ý kiến hoặc bất cứ một lý do nào khác, hành động ngay lập tức đó là cần thiết cho sự an toàn hoạt động của một hãng hàng không.

7. Bất kỳ hành động nào của một Bên ký kết theo Khoản 2 hoặc Khoản 6 nêu trên sẽ phải được chấm dứt một khi cơ sở cho việc tiến hành các hành động đó không còn nữa.

Điều 8
An ninh hàng không

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ của các Bên ký kết theo luật pháp quốc tế, các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của các Bên đối với nhau để bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp là một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế tính chất chung của các quyền và nghĩa vụ của các Bên ký kết theo luật pháp quốc tế, các Bên ký kết sẽ đặc biệt hành động theo các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về ngăn chặn hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay ký tại Lahay ngày 16 tháng 12 năm 1970 và Công ước về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp đối với an toàn của hàng không dân dụng ký tại Montreal ngày 23 tháng 9 năm 1971, Nghị định thư về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn các Cảng hàng không quốc tế ký tại Montreal ngày 24 tháng 02 năm 1988, Công ước về Đánh dấu Chất nổ dẻo nhằm mục đích phát hiện ký tại Montreal ngày 01 tháng 3 năm 1991 và tất cả các văn kiện quốc tế khác trong cùng lĩnh vực mà các Bên ký kết có thể sẽ phê chuẩn trong tương lai.

2. Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau tất cả sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu để ngăn ngừa các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân

dụng và các hành vi can thiệp bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay đó, hành khách và tổ bay, cảng hàng không và các trang thiết bị dẫn đường hàng không và bất cứ mối đe doạ nào khác đến an ninh hàng không dân dụng.

3. Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và quy định thành các Phụ lục của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế tới chừng mực các quy định về an ninh này được áp dụng đối với các Bên ký kết; các Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác tàu bay theo đăng ký của mình, các nhà khai thác tàu bay có địa điểm kinh doanh chính hay nơi thường trú trên lãnh thổ của các Bên ký kết hoặc, trong trường hợp nước Cộng hòa Hy Lạp, các nhà khai thác tàu bay được thành lập trong lãnh thổ của mình theo Hiệp ước thành lập Cộng đồng Châu Âu và có giấy phép khai thác còn hiệu lực theo luật của Cộng đồng Châu Âu, và nhà khai thác cảng hàng không trong lãnh thổ của mình, hành động phù hợp với các quy định an ninh hàng không như vậy.

4. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng nhà khai thác tàu bay của mình sẽ bị Bên ký kết kia yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không theo luật pháp đang có hiệu lực của Bên đó khi bay ra hoặc khi đang ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, bao gồm, trong trường hợp nước Cộng hòa Hy Lạp là luật của Cộng đồng Châu Âu. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp cần thiết sẽ được áp dụng một cách hiệu quả trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và soi chiếu hành khách và hành lý xách tay và thực hiện các kiểm tra phù hợp đối với tổ bay, hành lý, hàng hóa và đồ dự trữ của tàu bay trước và trong suốt thời gian lấy lên và dỡ xuống. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách tích cực đối với bất kỳ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt, hợp lý để đối phó với mối đe doạ cụ thể.

5. Khi xảy ra sự cố hoặc nguy cơ sự cố về chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng hoặc khi xảy ra các hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay đó, hành khách và tổ bay, các cảng hàng không hoặc các trang thiết bị dẫn đường hàng không, các Bên ký kết sẽ trợ giúp lẫn nhau bằng việc tạo thuận lợi trong việc 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 doạ đó.

Điều 9
Các cơ hội thương mại

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có quyền duy trì các đại diện của mình trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

2. (Các) Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép, theo luật pháp và các quy định của Bên ký kết kia liên quan tới nhập cảnh, cư trú và lao động, đưa vào và duy trì trên lãnh thổ của Bên kia nhân viên quản lý, bán hàng, kỹ thuật, khai thác và các nhân viên chuyên môn khác cần thiết để thực hiện các chuyến bay.

3. Trong trường hợp chỉ định một tổng đại lý hoặc một tổng đại lý bán, đại lý này phải được chỉ định theo luật pháp và quy định áp dụng liên quan của mỗi Bên ký kết.

4. Mỗi hãng hàng không được chỉ định có quyền thực hiện việc bán vận tải hàng không trong lãnh thổ của Bên ký kết kia trực tiếp hoặc thông qua các đại lý của mình và bất kỳ người nào cũng có quyền mua vận tải đó theo luật pháp và quy định hiện hành liên quan.

5. Mỗi Bên ký kết sẽ cho phép (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền chuyển về nước mình theo nhu cầu, theo các quy định về ngoại hối đang có hiệu lực, phần thu nhập dư thừa sau khi trừ các khoản chi tiêu thu được từ việc chuyên chở hành khách, hàng hóa và thư tín trên các chuyến bay thỏa thuận trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

6. Nếu một Bên ký kết áp dụng các hạn chế đối với việc chuyển phần thu nhập dư thừa của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, Bên ký kết kia sẽ có quyền áp dụng các hạn chế tương tự đối với hãng hàng không của Bên ký kết đó.

Điều 10
Miễn thuế hải quan và các lệ phí khác

1. Mỗi Bên ký kết, trên cơ sở có đi có lại, sẽ miễn cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia theo pháp luật hiện hành có liên quan của mình khỏi các hạn chế nhập khẩu, thuế hải quan, các loại thuế khác, lệ phí kiểm tra và các loại phí và lệ phí quốc gia khác đối với tàu bay, nhiên liệu, dầu bôi trơn, các đồ cung ứng kỹ thuật tiêu hao, các phụ tùng gồm động cơ, thiết bị thông thường của tàu bay, đồ dự trữ và

các đồ vật khác của tàu bay dự định để sử dụng hoặc chỉ để dùng liên quan đến việc khai thác hoặc hoạt động của tàu bay của hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, cũng như các thiết bị văn phòng đưa vào trong lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để sử dụng tại văn phòng của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong phạm vi các cảng hàng không quốc tế mà hãng hàng không được chỉ định đó khai thác tới, vé in, không vận đơn, bất kỳ ấn phẩm nào mang nhãn hiệu của hãng hàng không in trên đó và các đồ vật quảng cáo thông thường được phân phát miễn phí của hãng hàng không được chỉ định đó.

2. Việc miễn trừ theo quy định của Điều này sẽ áp dụng đối với các đồ vật nêu tại Khoản (1) của Điều này:

(a) khi được đưa vào trong lãnh thổ của một Bên ký kết bởi hoặc thay mặt cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia;

(b) khi được để lại trên tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khi đến hoặc rời khỏi lãnh thổ của Bên ký kết kia;

(c) được đưa lên tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia và dự định để sử dụng khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận; cho dù các đồ vật đó có hay không được sử dụng hoặc tiêu thụ toàn bộ trong lãnh thổ của Bên ký kết cấp miễn trừ, với điều kiện là các đồ vật này không được chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết nói trên.

3. Các thiết bị thông thường của tàu bay, cũng như các vật phẩm, đồ cung cấp thông thường được để lại trên tàu bay của mỗi Bên ký kết chỉ có thể được đưa xuống trong lãnh thổ của Bên ký kết kia khi có sự đồng ý của cơ quan Hải quan của Bên ký kết đó. Trong trường hợp như vậy, chúng có thể được đặt dưới sự giám sát của cơ quan nói trên tới khi chúng được tái xuất hoặc được thanh lý theo các quy định hải quan.

Điều 11
Phí và Lệ phí sử dụng

Mỗi Bên ký kết có thể áp đặt hoặc cho phép áp đặt các phí và lệ phí hợp lý và công bằng đối với việc sử dụng cảng hàng không và các trang thiết bị khác dưới sự kiểm soát của mình.

Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết đồng ý rằng các phí và lệ phí như vậy không cao hơn mức tàu bay của quốc gia mình phải trả cho việc sử dụng dụng cảng hàng không và các trang thiết bị như vậy khi thực hiện các chuyến bay quốc tế tương tự.

Điều 12
Các quy định về tải cung ứng và Phê chuẩn lịch bay

1. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được đối xử công bằng và bình đẳng để có các cơ hội ngang bằng khi khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định.

2. Khi khai thác các chuyến bay thoả thuận, các hãng hàng không được chỉ định của mỗi bên Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia để không gây ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không đó thực hiện trên toàn bộ hoặc một phần của cùng đường bay.

3. Các chuyến bay thoả thuận do các hãng hàng không được các Bên ký kết chỉ định thực hiện có mục tiêu trước tiên là phải cung cấp, theo hệ số sử dụng ghế hợp lý, đủ tải cung ứng đáp ứng các yêu cầu hiện tại và được dự tính hợp lý để chuyên chở hành khách, hàng hoá và thư tín giữa lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó và lãnh thổ của Bên ký kết kia.

4. Quy định đối với việc chuyên chở hành khách, hàng hóa và thư tín được lấy lên và dỡ xuống tại các điểm trên đường bay quy định trong lãnh thổ của các Quốc gia không phải là Quốc gia chỉ định hãng hàng không sẽ được Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thỏa thuận.

5. Tải cung ứng được cung cấp đối với các chuyến bay thỏa thuận bao gồm tần suất chuyến bay và loại tàu bay do hãng hàng không được các Bên ký kết chỉ định sử dụng sẽ được Nhà chức trách hàng không thỏa thuận.

6. Trong trường hợp các Bên ký kết không đạt được sự nhất trí, các vấn đề nêu tại Khoản 5 trên sẽ được giải quyết theo các quy định tại Điều 15 của Hiệp định. Cho đến khi đạt được một thỏa thuận như vậy thì tải

cung ứng do các hãng hàng không được chỉ định cung cấp vẫn giữ nguyên không đổi.

7. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình lịch bay lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để xin phê chuẩn không chậm hơn 30 ngày trước khi thực hiện các chuyến bay trên các đường bay quy định. Việc này cũng được thực hiện như vậy khi có các thay đổi tiếp theo. Trong trường hợp đặc biệt, thời hạn này có thể giảm xuống khi có sự đồng ý của nhà chức trách đó.

Điều 13
Giá cước vận chuyển hàng không

1. Mỗi Bên ký kết sẽ cho phép từng hãng hàng không được chỉ định tự do xây dựng giá cước các chuyến bay.

2. Không Bên ký kết nào yêu cầu thông báo hoặc đệ trình bất kỳ giá cước nào mà hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định theo quy định của Hiệp định này thu.

3. Các giá cước sẽ được xây dựng ở mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố liên quan, kể cả lợi ích của người sử dụng, chi phí khai thác, đặc điểm chuyến bay, lợi nhuận hợp lý và các vấn đề thương mại khác trên thị trường. Các giá cước không được phân biệt đối xử bất hợp lý, cao bất hợp lý, thấp giả tạo hoặc hạn chế.

Điều 14
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, các thông tin và số liệu thống kê liên quan đến việc vận chuyển thực hiện trên các chuyến bay thỏa thuận của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết thứ nhất khi khai thác đến và từ lãnh thổ của Bên ký kết kia, mà có thể thường được hãng hàng không được chỉ định chuẩn bị và đệ trình lên nhà chức trách hàng không của quốc gia đó. Bất kỳ số liệu vận tải thống kê bổ sung nào mà nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết muốn có từ nhà chức trách của Bên ký kết kia sẽ, khi có yêu cầu, do các Bên ký kết thỏa thuận và thống nhất với nhau.

Điều 15
Trao đổi ý kiến và Sửa đổi

1. Mỗi Bên ký kết hoặc Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên có thể yêu cầu, vào bất kỳ lúc nào, trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia hoặc với Nhà chức trách hàng không của Bên kia.

2. Một cuộc trao đổi ý kiến theo yêu cầu của một Bên ký kết hoặc Nhà chức trách hàng không của các Bên sẽ được bắt đầu trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu.

3. Bất kỳ sửa đổi nào đối với Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày có thông báo cuối cùng bằng văn bản của các Bên ký kết thông báo cho nhau, qua đường ngoại giao, về việc hoàn thành các thủ tục pháp lý của mình đối với hiệu lực của Hiệp định này.

4. Mặc dù có các quy định tại Khoản (3), các sửa đổi đối với Bảng đường bay được quy định thành Phụ lục của Hiệp định này có thể được thống nhất trực tiếp giữa các Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết. Những sửa đổi này sẽ có hiệu lực sau được xác nhận bằng trao đổi công hàm.

Điều 16
Giải quyết tranh chấp

1. Nếu bất cứ tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định và Phụ lục của Hiệp định này, thì trước tiên các Bên ký kết cố gắng giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng.

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng, thì họ có thể thỏa thuận đưa tranh chấp đó cho một số người hoặc cơ quan để giải quyết.

3. Nếu các bên ký kết không giải quyết được theo Khoản 1 và 2 nêu trên, và theo sự thống nhất của các Bên tranh chấp sẽ được đưa lên một Tòa trọng tài gồm ba trọng tài viên. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày Bên ký kết này nhận được thông báo từ Bên ký kết kia, thông qua các kênh ngoại giao, yêu cầu giải quyết tranh chấp bằng tòa trọng tài và hai trọng tài được chỉ định đó sẽ thống nhất chỉ định trọng tài thứ ba làm Chủ tịch Tòa trọng tài trong thời hạn sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu mỗi Bên ký kết

không chỉ định được trọng tài viên của mình trong thời hạn quy định hoặc nếu trọng tài thứ ba không được chỉ định trong thời hạn quy định thì Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế sẽ được một trong hai Bên ký kết yêu cầu chỉ định trọng tài hoặc các trọng tài tùy trường hợp yêu cầu; với điều kiện là nếu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế là công dân của một trong hai Bên ký kết, thì Phó Chủ tịch cao cấp của Hội đồng hoặc nếu Phó Chủ tịch cũng là công dân của một trong hai Bên ký kết, thì Thành viên cao cấp của Hội đồng không phải là công dân như vậy sẽ được yêu cầu chỉ định trọng tài hoặc các trọng tài đó tùy trường hợp yêu cầu. Tuy nhiên, trọng tài thứ ba phải là công dân của quốc gia thứ ba và sẽ là Chủ tịch tòa trọng tài và sẽ quyết định địa điểm tổ chức trọng tài.

4. Toà trọng tài sẽ quyết định các thủ tục của riêng mình.

5. Chi phí cho Toà trọng tài sẽ được chia đều cho các Bên ký kết.

6. Các Bên ký kết cam kết tuân theo bất kỳ quyết định nào được đưa ra theo Khoản (3) Điều này.

7. Nếu và chừng nào một Bên ký kết hoặc hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó không tuân thủ quyết định theo Khoản (3) của điều này, Bên ký kết kia có quyền giới hạn, thu hồi hoặc hủy bỏ bất kỳ quyền hoặc đặc quyền được cấp theo Hiệp định này.

Điều 17
Chấm dứt

Mỗi Bên ký kết có thể thông báo bằng văn bản cho Bên kia quyết định chấm dứt Hiệp định của mình ở bất kỳ thời điểm nào thông qua các kênh ngoại giao; thông báo như vậy phải đồng thời được báo cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

Trong trường hợp đó, Hiệp định sẽ chấm dứt 12 tháng sau khi nhận được thông báo của Bên ký kết kia, trừ khi thông báo chấm dứt được thu hồi bằng sự thỏa thuận trước khi hết thời hạn này. Khi một Bên ký kết không nhận được thông báo, thì thông báo đó sẽ được coi là nhận được sau khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo mười bốn (14) ngày.

Điều 18
Tuân thủ các Công ước đa phương

Nếu một Công ước hoặc Hiệp định hàng không đa phương nói chung có hiệu lực đối với các Bên ký kết, Hiệp định này và các Phụ lục của nó sẽ được thay đổi cho phù hợp.

Điều 19
Đăng ký

Hiệp định này, các Phụ lục cùng với tất cả các sửa đổi sẽ được nước Cộng hòa Hy Lạp đăng ký với Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế.

Điều 20
Hiệu lực

Hiệp định sẽ có hiệu lực vào ngày có thông báo cuối cùng bằng văn bản của các Bên ký kết thông báo cho nhau, qua đường ngoại giao, về việc hoàn thành các thủ tục pháp lý của mình đối với hiệu lực của Hiệp định này.

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

Làm thành hai bản tại Athens ngày 22 tháng 6 năm 2009 bằng tiếng Việt, tiếng Hy Lạp và tiếng Anh, tất cả các bản có giá trị như nhau.

Trong trường hợp có sự giải thích khác nhau, bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

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

PHẠM QUÝ TIÊU
THỨ TRƯỞNG
GIAO THÔNG VẬN TẢI

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
NƯỚC CỘNG HÒA HY LẠP

EVRIPIDIS STYLIANIDIS
BỘ TRƯỞNG
GIAO THÔNG VẬN TẢI

PHỤ LỤC
BẢNG ĐƯỜNG BAY

1. BẢNG DƯỜNG BAY I

Các đường bay do hãng hàng không được nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định khai thác:

Điểm xuất phát	Điểm giữa	Điểm đến	Điểm quá
Các điểm tại Việt Nam	Bất kỳ các điểm nào	Hai điểm được tự do chọn	Bất kỳ các điểm nào

2. BẢNG ĐƯỜNG BAY II

Các đường bay do hãng hàng không nước Cộng hòa Hy Lạp chỉ định khai thác:

Điểm xuất phát	Điểm giữa	Điểm đến	Điểm quá
Các điểm tại Hy Lạp	Bất kỳ các điểm nào	Hai điểm được tự do chọn	Bất kỳ các điểm nào

Ghi chú:

1. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết, đối với chuyến bay bất kỳ hoặc toàn bộ các chuyến bay, có thể hủy bỏ bất cứ điểm nào trên đây với điều kiện là chuyến bay trên đường bay đó bắt đầu và kết thúc ở lãnh thổ của Bên ký kết này.

2. Quyền của hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết vận chuyển hành khách, hàng hóa và bưu kiện giữa các điểm ở lãnh thổ của Bên ký kết kia và các điểm ở lãnh thổ của Bên thứ ba sẽ được các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết thảo luận và thỏa thuận.

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΣΟΣΙΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΟΥ ΒΙΕΤΝΑΜ

ΚΑΙ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Κυβέρνηση της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ

και

η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας

όντας Συμβαλλόμενα Μέρη στη Συνθήκη για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την 7η Δεκεμβρίου 1944 επιθυμώντας εξίσου να συνάψουν μια Συμφωνία με σκοπό την καθιέρωση και εκτέλεση προγραμματισμένων αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν των αντίστοιχων επικρατειών τους

Συμφώνησαν ως εξής:

Άρθρο 1
Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν τα συμφραζόμενα απαιτούν κάτι διαφορετικό:

1. Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ, τη Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Βιετνάμ, του Υπουργείου Μεταφορών, και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα είναι εξουσιοδοτημένα να εκτελούν οποιεσδήποτε λειτουργίες ασκούνται αυτή τη στιγμή από τον εν λόγω Οργανισμό ή παρόμοιες λειτουργίες και, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα είναι εξουσιοδοτημένα να εκτελούν οποιεσδήποτε λειτουργίες που ασκούνται αυτή τη στιγμή από την εν λόγω Αρχή ή παρόμοιες λειτουργίες.

2. Ο όρος «η Συνθήκη» σημαίνει τη Συνθήκη σχετικά με τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την έβδομη Δεκεμβρίου 1944 , και περιλαμβάνει:

(α) οποιαδήποτε τροποποίηση της έχει τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο 94 (α) αυτής και έχει επικυρωθεί από αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη και

(β) οποιοδήποτε Παράρτημα ή οποιεσδήποτε τροποποιήσεις τους υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 90 της παρούσας Συνθήκης, στο μέτρο που μια τέτοια τροποποίηση ή Παράρτημα είναι οποτεδήποτε σε ισχύ γι' αυτά τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

3. Ο όρος «Συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το συνημμένο Παράρτημα της, και οποιαδήποτε Πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα τροποποιούν την παρούσα

Συμφωνία ή Παράρτημα.

4. Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει, οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία η οποία έχει διοριστεί και έχει εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 της παρούσας Συμφωνίας.

5. Ο όρος «συμφωνηθέντα δρομολόγια» σημαίνει τα προγραμματισμένα αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που διευκρινίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

6. Ο όρος «χωρητικότητα», σε σχέση με ένα αεροσκάφος, σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο αυτού του αεροσκάφους το οποίο είναι διαθέσιμο σε μια διαδρομή ή ένα τμήμα μιας διαδρομής και ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με ένα «συμφωνηθέν δρομολόγιο» σημαίνει τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται σε ένα τέτοιο δρομολόγιο, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα που αυτό εκτελείται από το αεροσκάφος αυτό στη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου και μιας διαδρομής ή ενός τμήματος μιας διαδρομής.

7. Ο όρος «επικράτεια» σε σχέση με ένα Κράτος έχει την έννοια του άρθρου 2 της Συνθήκης.

8. Οι όροι «αεροπορικά δρομολόγια», «διεθνή αεροπορικά δρομολόγια», «αεροπορική εταιρεία» και «στάση για μη-κυκλοφοριακούς λόγους» θα έχουν τις έννοιες που ορίζονται αντίστοιχα γι' αυτούς στο άρθρο 96 της Συνθήκης.

9. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει την τιμή που πρόκειται να χρεωθεί για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους υπό τους οποίους ισχύουν αυτές οι τιμές, συμπεριλαμβανομένων και των τιμών και όρων για την αντιπροσωπεία και τις λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχονται από το μεταφορέα σε σχέση με την εναέρια μεταφορά, αλλά εξαιρούμενων των αμοιβών και όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου.

10. Ο όρος «τέλη χρήσης» σημαίνει μια χρέωση που επιβάλλεται στις αεροπορικές εταιρείες για την παροχή ακινήτων ή εγκαταστάσεων αερολιμένων, αεροπλοΐας ή αεροπορικής ασφάλειας.

Είναι κατανοητό ότι οι τίτλοι που δίνονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ή επεκτείνουν σε καμιά περίπτωση τις έννοιες οποιασδήποτε από τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 2
Παροχή δικαιωμάτων

1. - Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος εκχωρεί στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που προσδιορίζονται στην παρούσα Συμφωνία για τη διεξαγωγή των προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από τη(ις) διορισμένη(ες) αεροπορική(ές) εταιρεία(ες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ως εξής:

α. Να υπερίπτανται της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, χωρίς προσγείωση

β. Να σταθμεύουν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για μη εμπορικούς σκοπούς, και

γ. Να πραγματοποιούν στάσεις στην εν λόγω επικράτεια, στα σημεία της διαδρομής που προσδιορίζονται στο Πρόγραμμα Διαδρομών που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση διεθνούς κυκλοφορίας επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.

2. - Καμία διάταξη της παραγράφου (1) δεν θα θεωρείται ότι παρέχει στην(ις) αεροπορική(ές) εταιρεία(ες) ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει(ουν), στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο που μεταφέρονται επ' αμοιβή ή με μίσθωση και προορίζονται για ένα άλλο σημείο της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 3
Διορισμός και εξουσιοδοτήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα δικαιούται να διορίζει και να ενημερώνει, δια της διπλωματικής οδού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, για μια ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες, με σκοπό τη εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές, και να αποσύρει ή να αλλάζει τέτοιους διορισμούς.

2. Με την παραλαβή ενός τέτοιου διορισμού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί τις κατάλληλες εγκρίσεις και άδειες με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορική εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

i) αυτή έχει έδρα στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, στο πλαίσιο της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κατέχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης,

σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, και

ii) ασκείται και διατηρείται αποτελεσματικός κανονιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας το οποίο είναι αρμόδιο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η αρμόδια Αεροπορική Αρχή προσδιορίζεται σαφώς στο διορισμό,

β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Σοσιαλιστική Δημοκρατία του Βιετνάμ:

i) αυτή έχει έδρα στην επικράτεια της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ και κατέχει άδεια σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ και

ii) η Σοσιαλιστική Δημοκρατία του Βιετνάμ έχει και διατηρεί αποτελεσματικό κανονιστικό έλεγχο της αεροπορική εταιρείας και

γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κατέχει τα τυπικά προσόντα προκειμένου να πληροί τις προϋποθέσεις που τίθενται βάσει των νόμων και των κανονισμών που συνήθως ισχύουν - σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης – για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο αποδέχεται το διορισμό.

3. Με την παραλαβή της έγκρισης λειτουργίας της παραγράφου 2, μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί οποιαδήποτε στιγμή να αρχίσει να εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια για τις οποία έχει διοριστεί, υπό τον όρο ότι αυτή η αεροπορική εταιρεία θα συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 4
Αναστολή και Ανάκληση

1. Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την άδεια λειτουργίας ή τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενο Μέρος, όταν:

α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

i) αυτή δεν έχει έδρα στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, στο πλαίσιο της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή δεν κατέχει μια έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο ή

ii) δεν ασκείται ή δεν διατηρείται αποτελεσματικός κανονιστικός έλεγχος της αεροπορική εταιρείας από το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το οποίο είναι αρμόδιο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα ή η αρμόδια Αεροπορική Αρχή δεν

προσδιορίζεται σαφώς στο διορισμό,

β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Σοσιαλιστική Δημοκρατία του Βιετνάμ:

i) αυτή δεν έχει έδρα στην επικράτεια της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ και δεν κατέχει άδεια σύμφωνα με το ισχύον δίκαιο της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ ή

ii) η Σοσιαλιστική Δημοκρατία του Βιετνάμ δεν διατηρεί αποτελεσματικό κανονιστικό έλεγχο της αεροπορικής εταιρείας ή

γ) μια τέτοια αεροπορική εταιρεία δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις προϋποθέσεις που ορίζονται, βάσει των νόμων και των κανονισμών που κανονικά και εύλογα ισχύουν σύμφωνα με τη Συνθήκη για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων, από το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποδέχεται το διορισμό ή

δ) η αεροπορική εταιρεία αποτυγχάνει να συμμορφωθεί με τους νόμους ή/και τους κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο εκχωρεί αυτά τα δικαιώματα ή

ε) η αεροπορική εταιρεία αποτυγχάνει να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας.

2. Εκτός από την περίπτωση που η άμεση ανάκληση ή αναστολή ή επιβολή των όρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου είναι ουσιαστική, προκειμένου να αποτραπούν περαιτέρω παραβάσεις των νόμων ή/και των κανονισμών, το δικαίωμα αυτό θα ασκείται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 5
Δυνατότητα εφαρμογής των νόμων και των κανονισμών

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σχετικά με την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από την επικράτειά του αεροσκαφών που εμπλέκονται στη διεθνή αεροπλοΐα ή με τη λειτουργία και πλοήγηση τέτοιων αεροσκαφών, θα τυγχάνουν συμμόρφωσης από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την εν λόγω επικράτεια.

2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, όσο αφορά στην είσοδο, τον έλεγχο διέλευσης, την παραμονή ή τη διέλευση, την αποδημία ή τη μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και την καραντίνα, θα τυγχάνουν συμμόρφωσης από τη

διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και από ή εξ ονόματος του πληρώματος, των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου, κατά τη διέλευση, είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την επικράτεια αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και το φορτίο υπό άμεση διαμετακόμιση δια μέσου της επικράτειας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, που δεν εγκαταλείπουν την περιοχή του αερολιμένα που προορίζεται γι' αυτό το σκοπό, θα υποβάλλονται μόνο σε έναν απλουστευμένο έλεγχο. Οι αποσκευές και το φορτίο υπό άμεση διαμετακόμιση θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

Άρθρο 6
Αναγνώριση Πιστοποιητικών και Αδειών

1. Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας, τα πιστοποιητικά ικανότητας και οι άδειες που εκδίδονται ή επικυρώνονται σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, περιλαμβανόμενων, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, των νόμων και κανονισμών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τα οποία δεν έχουν λήξει, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, με σκοπό την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, υπό τον όρο πάντοτε ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν τέτοια πιστοποιητικά ή άδειες, είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα επίπεδα που καθιερώνονται στο πλαίσιο της Συνθήκης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί εντούτοις το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς των πτήσεων πάνω από την επικράτεια του, τα πιστοποιητικά ικανότητας και τις άδειες που χορηγούνται στους υπηκόους του ή καθίστανται έγκυρα γι' αυτούς από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε άλλο Κράτος.

2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή των πιστοποιητικών, που αναφέρονται στην παράγραφο (1) και εκδόθηκαν από τις Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για οποιαδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή για ένα αεροσκάφος που εκτελούν τα συμφωνηθέντα δρομολόγια στις καθορισμένες διαδρομές, θα επέτρεπαν μια απόκλιση από τα πρότυπα που καθιερώνονται στο πλαίσιο της Συνθήκης και η οποία απόκλιση έχει κατατεθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις, σύμφωνα με το Άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας, με τις Αεροπορικές Αρχές αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό να πειστούν ότι η εν λόγω πρακτική είναι αποδεκτή σε

αυτές. Η αποτυχία επίτευξης μιας ικανοποιητικής συμφωνίας θα συνιστά λόγο εφαρμογής του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 7
Ασφάλεια Πτήσεων

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις οποιαδήποτε στιγμή σχετικά με τα πρότυπα ασφάλειας που τηρούνται από μια αεροπορική εταιρεία που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σε οποιοδήποτε τομέα σχετικά με τα πληρώματα των αεροσκαφών, τα αεροσκάφη ή τη λειτουργία τους. Τέτοιες διαβουλεύσεις θα πραγματοποιούνται μέσα σε 30 ημέρες από το αίτημα αυτό.

2. Εάν, μετά από τέτοιες διαβουλεύσεις, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι τα πρότυπα ασφάλειας στους τομείς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα οποία είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα επίπεδα που ισχύουν εκείνη τη στιγμή σύμφωνα με τη Συνθήκη του Σικάγου, δεν τηρούνται και διαχειρίζονται αποτελεσματικά από τις αεροπορικές εταιρείες που διορίζονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ειδοποιεί το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τα συμπεράσματα αυτά και τα βήματα που θεωρούνται απαραίτητα, προκειμένου να προσαρμοστεί με τα πρότυπα ICAO και το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα. Η αποτυχία, από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, να λάβει κατάλληλα μέτρα εντός 15 ημερών ή μιας πιο μεγάλης περιόδου, όπως αυτό θα συμφωνηθεί, θα αποτελεί λόγο εφαρμογής του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

3. Ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Συνθήκης του Σικάγου, συμφωνείται ότι οποιαδήποτε αεροσκάφη χρησιμοποιούνται από ή εξ ονόματος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σε δρομολόγια προς ή από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν, ενόσω βρίσκονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσουν αντικείμενο εξέτασης από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επί και πέριξ του αεροσκάφους, προκειμένου να ελεγχθεί τόσο η εγκυρότητα των εγγράφων του αεροσκάφους και εκείνων του πληρώματός του όσο και η προφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (στο παρόν Άρθρο αποκαλούμενη «επιθεώρηση πίστας»), υπό τον όρο ότι αυτό δεν οδηγεί σε αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4. - Εάν οποιαδήποτε επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας δώσει αφορμή

για:

α) σοβαρές ανησυχίες ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνονται με τα ελάχιστα επίπεδα που ισχύουν εκείνη τη στιγμή, σύμφωνα με τη Συνθήκη του Σικάγου, ή

β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης και διαχείρισης των προτύπων ασφάλειας που ισχύουν εκείνη τη στιγμή, σύμφωνα με τη Συνθήκη του Σικάγου,

το Συμβαλλόμενο Μέρος που πραγματοποιεί την επιθεώρηση θα είναι ελεύθερο, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Συνθήκης του Σικάγου, να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρες τα πιστοποιητικά ή οι άδειες σχετικά με εκείνο το αεροσκάφος ή το πλήρωμα εκείνου του αεροσκάφους, ή ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες χρησιμοποιείται εκείνο το αεροσκάφος, δεν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα επίπεδα που ισχύουν σύμφωνα με τη Συνθήκη του Σικάγου.

5. Σε περίπτωση που η πρόσβαση, για τους σκοπούς της πραγματοποίησης μιας επιθεώρησης πίστας ενός αεροσκάφους το οποίο χρησιμοποιείται από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την παράγραφο 3, απαγορεύεται από τον αντιπρόσωπο αυτής της αεροπορικής εταιρείας ή αυτών των αεροπορικών εταιρειών, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 4 και να συνάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται σε εκείνη την παράγραφο.

6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να μεταβάλλει αμέσως την έγκριση λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος συμπεράνει, είτε συνεπεία μιας επιθεώρησης πίστας, μιας σειράς επιθεωρήσεων πίστας, μιας απαγόρευσης πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας, διαβουλεύσεων είτε με άλλο τρόπο, ότι άμεσες ενέργειες είναι απαραίτητες για την ασφάλεια λειτουργίας μιας αεροπορικής εταιρείας.

7. Οποιαδήποτε ενέργεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 6, θα διακόπτεται μόλις πάψει να υφίσταται η βάση για τη ανάληψη της ενέργειας αυτής.

Άρθρο 8
Αεροπορική Ασφάλεια

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επαναβεβαιώνουν ότι η υποχρέωσή του ενός προς το άλλο να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις παράνομης παρέμβασης, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς περιορισμό της γενικότητας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαιτέρως σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης περί Αδικημάτων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται σε Αεροσκάφη, η οποία υπογράφηκε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, της Συνθήκης για την Καταστολή της Παράνομης Κατάληψης Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Συνθήκης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971, του Πρωτοκόλλου για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας των Διεθνών Αερολιμένων, το οποίο υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988, τη Σύμβαση για τη Σήμανση Πλαστικών Εκρηκτικών με σκοπό τον Εντοπισμό τους, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 1 Μαρτίου 1991 και όλων των άλλων διεθνών επίσημων εγγράφων στον ίδιο τομέα, τα οποία μπορούν να επικυρωθούν στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.

2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν, κατόπιν αιτήσεως, κάθε απαραίτητη συνδρομή το ένα στο άλλο, προκειμένου να αποτρέψουν πράξεις παράνομης κατάληψης πολιτικών αεροσκαφών και άλλες παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, και οποιασδήποτε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας, οι οποίες καθιερώθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και καθορίζονται ως Παραρτήματα της Συνθήκης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, στο βαθμό που αυτές οι διατάξεις ασφάλειας ισχύουν για τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Θα απαιτούν από τους χειριστές αεροσκαφών του νηολογίου τους ή τους χειριστές αεροσκαφών που έχουν την κύρια έδρα της επιχείρησης τους ή τη μόνιμη κατοικία τους στην επικράτεια των Συμβαλλόμενων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τους χειριστές των αεροσκαφών που έχουν έδρα στην επικράτεια της, στο πλαίσιο της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κατέχουν

έγκυρες Άδειες Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, καθώς και από τους διαχειριστές αερολιμένων στην επικράτεια της, να ενεργούν σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι οι χειριστές αεροσκαφών του θα απαιτείται να τηρούν, κατά την αναχώρηση ή για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται μέσα στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας, σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στη χώρα αυτή, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και του κοινοτικού δικαίου. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίσει ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά στην επικράτειά του επαρκή μέτρα, προκειμένου να προστατεύουν τα αεροσκάφη και να ελέγχουν τους επιβάτες και τα μεταφερόμενα από αυτούς αντικείμενα και να πραγματοποιούν κατάλληλους ελέγχους στα πληρώματα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα καταστήματα των αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα δώσει επίσης ιδιαίτερη προσοχή σε οποιοδήποτε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους για εύλογα ειδικά μέτρα ασφάλειας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί μια συγκεκριμένη απειλή.

5. Όταν συμβεί ένα γεγονός ή απειλή ενός γεγονότος παράνομης κατάληψης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων ή των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνδράμουν το ένα το άλλο, διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και τα λοιπά κατάλληλα μέτρα που έχουν σκοπό να λήξει γρήγορα και ακίνδυνα ένα τέτοιο γεγονός ή απειλή.

Άρθρο 9
Εμπορικές Ευκαιρίες

1. Η(οι) διορισμένη(ες) αεροπορική(ές) εταιρεία(ες) ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα δικαιού(ν)ται να διατηρεί(ούν) τη δική της(τους) αντιπροσωπεία στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

2. Η(οι) διορισμένη(ες) αεροπορική(ές) εταιρεία(ες) ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί(ούν), σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, τη διαμονή και την απασχόληση, να φέρει(ουν) και να διατηρεί(ούν) στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διευθυντικό, πωλήσεων, τεχνικό, λειτουργικό και άλλο ειδικό προσωπικό, το οποίο απαιτείται για τη παροχή αεροπορικών υπηρεσιών.

3. Σε περίπτωση διορισμού ενός γενικού αντιπροσώπου ή ενός γενικού αντιπροσώπου πωλήσεων, ο αντιπρόσωπος αυτός θα διορίζεται σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα δικαιούται να ασχολείται με την πώληση αεροπορικών μεταφορών στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, απευθείας ή μέσω των αντιπροσώπων της και οποιοδήποτε πρόσωπο θα είναι σε θέση να αγοράσει τέτοιες μεταφορές, σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί στη(ις) διορισμένη(ες) αεροπορική(ές) εταιρεία(ες) του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να μεταφέρει(ουν) στη χώρα του(ς) μετά από αίτημα, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς συναλλάγματος, το υπερβάλλον υπόλοιπο των εσόδων από τα έξοδα, το οποίο επιτυγχάνεται σε σχέση με τη μεταφορά των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου, στα συμφωνηθέντα δρομολόγια στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

6. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς στη μεταφορά του υπερβάλλοντος υπολοίπου των εσόδων που επιτεύχθηκε από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα δικαιούται να επιβάλει επίσης τους ίδιους περιορισμούς στην αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

Άρθρο 10
Απαλλαγή από τελωνειακούς και λοιπούς δασμούς

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, βάσει αμοιβαιότητας, θα απαλλάσσει τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με το ισχύον δίκαιό του, από περιορισμούς εισαγωγών, τελωνειακούς δασμούς, λοιπούς φόρους, τέλη επιθεώρησης και άλλους εθνικούς δασμούς και χρεώσεις επί αεροσκαφών, καυσίμων, λιπαντικών, αναλώσιμων τεχνικών προμηθειών, ανταλλακτικών, συμπεριλαμβανόμενων και των μηχανών, συνήθους εξοπλισμού των αεροσκαφών, των καταστημάτων αεροσκαφών και των λοιπών στοιχείων που προορίζονται για χρήση ή χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε σχέση με τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση των αεροσκαφών της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το οποίο εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, καθώς επίσης και του εξοπλισμού γραφείων που εισάγεται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί στα γραφεία της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας, εντός των ορίων των διεθνών

αεροδρομίων στα οποία λειτουργεί η διορισμένη αεροπορική εταιρεία, του αποθέματος εισιτηρίων, των φορτωτικών, οποιουδήποτε έντυπου υλικού φέρει τα διακριτικά της επιχείρησης τυπωμένα πάνω του και του συνήθους διαφημιστικού υλικού που διανέμεται χωρίς χρέωση από αυτή τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία.

2. Οι απαλλαγές που χορηγούνται με αυτό το Άρθρο θα ισχύουν για τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο (1) του παρόντος άρθρου, τα οποία:

(α) εισήχθησαν στην επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από ή εξ ονόματος της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

(β) τηρούνται στα αεροσκάφη της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας ενός Συμβαλλόμενου Μέρους κατά την άφιξη ή την αναχώρηση από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

(γ) μεταφέρθηκαν στα αεροσκάφη της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και προορίζονται για χρήση κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων, είτε τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται ή καταναλώνονται πλήρως μέσα στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο χορηγεί την απαλλαγή είτε όχι, υπό τον όρο ότι η ιδιοκτησία και / ή η χρήση των στοιχείων αυτών δεν μεταφέρεται στην επικράτεια του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους.

3. Ο συνήθης αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς επίσης και τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως τηρούνται επί των αεροσκαφών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορούν να ξεφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μόνο με έγκριση των τελωνειακών αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε μια τέτοια περίπτωση, μπορούν να τεθούν υπό από τη επίβλεψη των εν λόγω αρχών, μέχρις ότου επανεξαχθούν ή με άλλο τρόπο διατεθούν σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς.

Άρθρο 11
Τέλη Χρήσης

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέψει να επιβληθούν δίκαιες και εύλογες χρεώσεις για τη χρήση των αερολιμένων και λοιπών εγκαταστάσεων οι οποίες είναι υπό τον έλεγχό του.

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί, εντούτοις, ότι οι χρεώσεις αυτές δεν θα είναι υψηλότερες από αυτές που θα πληρώνονταν για τη χρήση αυτών των αερολιμένων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά του αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν παρόμοια διεθνή δρομολόγια.

Άρθρο 12
Κανονισμοί Χωρητικότητας και Έγκριση Δρομολογίων

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα τυγχάνουν δίκαιης και ίσης μεταχείρισης, προκειμένου να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών κατά την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.

2. Εκτελώντας τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, έτσι ώστε να μη επηρεαστούν αδικαιολόγητα τα δρομολόγια που το τελευταίο παρέχει γενικά ή εν μέρει στις ίδιες διαδρομές.

3. Τα συμφωνηθέντα δρομολόγια που παρέχονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν ως κύριο στόχο τους την πρόβλεψη, με ένα εύλογο παράγοντα φορτίου, χωρητικότητας επαρκούς να μεταφέρει τις τρέχουσες και εύλογα προσδοκώμενες απαιτήσεις μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Η πρόβλεψη μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου που επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται σε σημεία των διαδρομών που θα διευκρινιστούν στις επικράτειες των κρατών, εκτός από αυτά που υποδεικνύει η αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνηθεί σχετικά μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

5. Η χωρητικότητα που θα προβλεφθεί, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας των δρομολογίων και του τύπου αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών στα συμφωνηθέντα δρομολόγια, θα συμφωνηθεί σχετικά από τις Αεροπορικές Αρχές.

6. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 θα διευθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 της παρούσας Συμφωνίας. Έως ότου επιτευχθεί μια τέτοια συμφωνία, η χωρητικότητα που προβλέπεται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα παραμείνει αμετάβλητη.

7. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλουν για έγκριση στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το αργότερο εντός τριάντα ημερών πριν την καθιέρωση των δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές, τα χρονοδιαγράμματα πτήσης. Αυτό, ομοίως, θα ισχύει και σε μεταγενέστερες αλλαγές. Σε

ειδικές περιπτώσεις, αυτό το χρονικό όριο μπορεί να μειωθεί, υπό τον όρο της έγκρισης των εν λόγω Αρχών.

Άρθρο 13
Αεροπορικά Τιμολόγια

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα επιτρέπει τον ελεύθερο καθορισμό των τιμολογίων των αεροπορικών δρομολογίων από κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία.
2. Κανένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεν μπορεί να απαιτήσει την κοινοποίηση ή την κατάθεση των τιμολογίων που θα χρεώνονται από μια αεροπορική εταιρία ή εταιρίες που διορίζονται στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας.
3. Τα τιμολόγια θα καθορίζονται σε εύλογα επίπεδα, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων και των συμφερόντων των χρηστών, του κόστους λειτουργίας, των χαρακτηριστικών των δρομολογίων, του εύλογου κέρδος και άλλων εμπορικών παραμέτρων στην αγορά. Τα τιμολόγια δεν μπορούν να εισάγουν παράλογες διακρίσεις, να είναι υπερβολικά υψηλά, τεχνητά χαμηλά ή περιοριστικά.

Άρθρο 14
Παροχή Στατιστικών Στοιχείων

Οι Αεροπορικές Αρχές κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά από αίτημά τους, πληροφορίες και στατιστικές σχετικά με την κυκλοφορία που μεταφέρεται στα συμφωνηθέντα δρομολόγια από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους, προς και από το έδαφος του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τα οποία μπορούν φυσιολογικά να προετοιμαστούν και να υποβληθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς τις εθνικές Αεροπορικές Αρχές τους. Οποιαδήποτε πρόσθετα στατιστικά στοιχεία κυκλοφορίας τα οποία μπορεί να επιθυμούν οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα αποτελέσουν, κατόπιν αιτήματος, αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

Άρθρο 15
Διαβουλεύσεις και Τροποποιήσεις

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι Αεροπορικές Αρχές του μπορούν, οποιαδήποτε στιγμή, να ζητήσουν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροπορικές Αρχές του.

2. Διαβουλεύσεις που ζητούνται από ένα από τα Συμβαλλόμενα Μέρη ή τις Αεροπορικές Αρχές του θα αρχίζουν εντός μιας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος.

3. Οποιαδήποτε τροποποίηση στην παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία της τελευταίας ειδοποίησης, με την οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενημερώνουν, το ένα το άλλο, εγγράφως, δια της διπλωματικής οδού, για την εκπλήρωση των νομικών διαδικασιών τους, για τη θέση της σε ισχύ.

4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (3), τροποποιήσεις στο πρόγραμμα διαδρομών που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία μπορούν να συμφωνηθούν απευθείας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών. Θα τίθενται σε ισχύ αφού επιβεβαιωθούν με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

Άρθρο 16
Διευθέτηση Διαφορών

1. Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφωνία μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών σχετικά με την ερμηνεία ή της εφαρμογής της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προσπαθήσουν κατά πρώτο λόγο να τη διευθετήσουν με διαπραγματεύσεις.

2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να φθάσουν σε μια διευθέτηση με διαπραγμάτευση, μπορούν να συμφωνήσουν να παραπέμψουν τη διαφωνία, για συμβουλευτική γνωμοδότηση, σε κάποιο πρόσωπο ή σώμα.

3. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να φθάσουν σε διευθέτηση, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, η διαφωνία μπορεί να παραπεμφθεί, κατόπιν αμοιβαίας συμφωνίας των Συμβαλλόμενων Μερών, σε ένα δικαστήριο τριών διαιτητών. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίζει ένα διαιτητή εντός μιας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μιας ειδοποίησης από το άλλο, δια της διπλωματικής οδού, με την οποία θα ζητά τη διαιτησία της διαφωνίας από ένα τέτοιο Δικαστήριο και οι δύο διαιτητές που θα διορίζονται με τον τρόπο αυτό θα υποδεικνύουν, με κοινή συμφωνία, τον τρίτο διαιτητή, ο οποίος θα είναι ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου, εντός μιας περαιτέρω περιόδου εξήντα (60) ημερών. Εάν κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παραλείψει να ορίσει το διαιτητή του εντός της περιόδου που καθορίζεται ή εάν ο τρίτος διαιτητής δεν έχει οριστεί εντός της περιόδου που καθορίζεται, ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να

κληθεί από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος να διορίσει ένα διαιτητή ή διαιτητές, όπως μπορεί να απαιτεί η περίπτωση. Υπό τον όρο ότι, εάν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους, ο ανώτερος Αντιπρόεδρος του Συμβουλίου ή, εάν και αυτός είναι υπήκοος, το Ανώτερο Μέλος του Συμβουλίου που δεν είναι τέτοιος υπήκοος, μπορούν να κληθούν να κάνουν τους διορισμούς, κατά περίπτωση. Ο τρίτος διαιτητής, εντούτοις, θα είναι υπήκοος τρίτου κράτους και θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Δικαστηρίου και θα καθορίζει τον τόπο όπου θα πραγματοποιηθεί η διαιτησία.

4. Το δικαστήριο θα καθορίζει τις διαδικασίες του.

5. Οι δαπάνες του δικαστηρίου θα κατανέμονται εξίσου μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών.

6. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη δεσμεύονται να συμμορφώνονται με οποιαδήποτε απόφαση εκδοθεί σύμφωνα με την παράγραφο (3) του παρόντος Άρθρου.

7. Εάν και εφ' όσον οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του αποτύχουν να συμμορφωθούν με μια απόφαση που εκδίδεται στο πλαίσιο της παραγράφου (3) του παρόντος άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, να παρακρατήσει ή να ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια τα οποία έχει χορηγήσει δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

Άρθρο 17
Λήξη

Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, οποτεδήποτε, να στείλει γραπτή προειδοποίηση, δια της διπλωματικής οδού, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος σχετικά με την πρόθεσή του να τερματίσει την παρούσα συμφωνία. Μια τέτοια ειδοποίηση θα κοινοποιείται ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Σε μια τέτοια περίπτωση, η Συμφωνία θα λήγει δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία παραλαβής της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η ειδοποίηση λήξης αποσυρθεί με συμφωνία πριν τη λήξη της παρούσας περιόδου. Ελλείψει βεβαίωσης παραλαβής από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ειδοποίηση θα θεωρείται ότι έχει παραληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά την παραλαβή της ειδοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

Άρθρο 18
Συμμόρφωση με Πολυμερείς Συνθήκες

Εάν μια γενική πολυμερής σύμβαση ή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών, τεθεί σε ισχύ και για τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία και το Παράρτημά της θα θεωρείται ότι θα τροποποιηθούν αναλόγως.

Άρθρο 19
Καταχώρηση

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημά της και όλες οι τροποποιήσεις της θα καταχωρηθούν στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας από την Ελληνική Δημοκρατία.

Άρθρο 20
Έναρξη Ισχύος

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία της τελευταίας ειδοποίησης, με την οποία τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενημερώνουν, το ένα το άλλο, εγγράφως, δια της διπλωματικής οδού, για την ολοκλήρωση των νομικών διαδικασιών τους για τη θέση της σε ισχύ.

Σε πιστοποίηση των ανωτέρω, οι πληρεξούσιοι υπογράφοντες, όντας δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα συμφωνία.

Έγινε στην .....Αθήνα..... σε δύο πρωτότυπα αντίγραφα, σήμερα (ημέρα) .....22... (μήνας) ...Ιουνίου....., 2009.. στη βιετναμέζικη, στην ελληνική, και αγγλική γλώσσα, και τα τρία κείμενα όντας εξίσου αυθεντικά.

Σε περίπτωση διαφωνίας όσο αφορά στην ερμηνεία, το αγγλικό κείμενο θα υπερισχύει

Για την Κυβέρνηση της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ	**Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας**
Pham Quy Tieu	**Ευριπίδης Στυλιανίδης**
Υφυπουργός Μεταφορών	Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας του Βιετνάμ:

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στο Βιετνάμ	Οποιαδήποτε σημεία	Δύο σημεία τα οποία θα επιλεγούν ελεύθερα	Οποιαδήποτε σημεία

ΠΙΝΑΚΑΣ ΙΙ

Δρομολόγια που θα εκτελούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας:

Σημεία αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία προορισμού	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ελλάδα	Οποιαδήποτε σημεία	Δύο σημεία τα οποία θα επιλεγούν ελεύθερα	Οποιαδήποτε σημεία

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

(i) Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη μπορούν, σε οποιεσδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις, να παραλείπουν να προσεγγίζουν σε οποιαδήποτε από τα προαναφερθέντα σημεία, υπό τον όρο ότι το δρομολόγιο, στη διαδρομή αυτή, αρχίζει και τερματίζει στην επικράτεια αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους.

(ii) Το δικαίωμα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών οποιουδήποτε από τα Συμβαλλόμενα Μέρη να μεταφέρει επιβάτες, φορτίο και ταχυδρομείο, μεταξύ των σημείων στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και σημείων στην επικράτεια Τρίτων θα συζητηθεί και θα συμφωνηθεί από τις Αεροπορικές Αρχές των δύο Συμβαλλομένων Μερών.