HIỆP ĐỊNH

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ CÁC TIỂU VƯƠNG QUỐC Ả-RẬP THỐNG NHẤT

VỀ

CÁC CHUYẾN BAY GIỮA VÀ QUA LÃNH THỔ HAI NƯỚC

Nội dung

LỜI NÓI ĐẦU

ĐIỀU 1 - ĐỊNH NGHĨA
ĐIỀU 2 - TRAO QUYỀN
ĐIỀU 3 - CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP
ĐIỀU 4 - THU HỒI VÀ HẠN CHẾ PHÉP KHAI THÁC
ĐIỀU 5 - NGUYÊN TẮC QUẢN LÝ KHAI THÁC CÁC CHUYẾN BAY THOẢ THUẬN
ĐIỀU 6 - THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC LỆ PHÍ KHÁC
ĐIỀU 7 - ÁP DỤNG LUẬT VÀ QUY ĐỊNH QUỐC GIA
ĐIỀU 8 - LIÊN DANH
ĐIỀU 9 - CHỨNG CHỈ ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY VÀ CHỨNG CHỈ NĂNG LỰC
ĐIỀU 10 - AN TOÀN
ĐIỀU 11 - LỆ PHÍ NGƯỜI SỬ DỤNG
ĐIỀU 12 - AN NINH HÀNG KHÔNG
ĐIỀU 13 - CÁC HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI
ĐIỀU 14 - CHUYỂN THU NHẬP
ĐIỀU 15 - PHÊ DUYỆT LỊCH BAY
ĐIỀU 16 - GIÁ CƯỚC
ĐIỀU 17 - TRAO ĐỔI THÔNG TIN
ĐIỀU 18 - TRAO ĐỔI Ý KIẾN
ĐIỀU 19 - GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP
ĐIỀU 20 - SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH
ĐIỀU 21 - ĐĂNG KÝ
ĐIỀU 22 - CHẤM DỨT
ĐIỀU 23 - CÓ HIỆU LỰC

LỜI NÓI ĐẦU

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ các Tiểu vương quốc Ả rập thống nhất (sau đây gọi là "các Bên ký kết");

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

Mong muốn ký một Hiệp định để tuân thủ và bổ sung Công ước nêu trên, nhằm mục đích thiết lập và khai thác các Chuyến bay giữa và ngoài lãnh thổ hai nước;

Nhận thấy tầm quan trọng của vận chuyển hàng không là một phương thức để tạo điều kiện và tăng cường mối quan hệ hữu nghị, hiểu biết và hợp tác giữa nhân dân hai nước;

Mong muốn tạo điều kiện mở rộng các cơ hội vận chuyển hàng không quốc tế;

ĐÃ THOẢ THUẬN NHƯ SAU:

ĐIỀU 1 – ĐỊNH NGHĨA

1. Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh đòi hỏi khác, thuật ngữ:

a) "Nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam, và trong trường hợp của Chính phủ các Tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất chỉ Tổng cục Hàng không dân dụng, hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức thực hiện bất kỳ chức năng mà Hiệp định này đề cập đến;

b) "Các chuyến bay thoả thuận" chỉ các chuyến bay quốc tế thường lệ giữa và ngoài lãnh thổ Việt Nam và các Tiểu Vương quốc Ả-rập thống nhất để vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hoá, riêng biệt hoặc kết hợp;

c) "Hiệp định" chỉ Hiệp định này và Phụ lục được áp dụng của Hiệp định này, và bất kỳ sửa đổi nào của Hiệp định và Phụ lục;

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

e) "Phụ lục" chỉ bảng đường bay quy định thành phụ lục của Hiệp định và bất kỳ điều khoản hoặc các văn bản tại Phụ lục hoặc bất kỳ sửa đổi nào theo quy định tại Điều 20 của Hiệp định

f) "Hàng hoá" bao gồm cả thư tín;

g) "Công ước" chỉ Công ước về hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày Bảy tháng mười Hai năm 1944 và bao gồm: i) bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực theo Điều 94 (a) của Công ước và đã được cả hai Bên ký kết phê chuẩn; và ii) bất kỳ phụ lục hoặc sửa đổi nào được phê chuẩn theo Điều 90 của Công ước và cho tới nay có hiệu lực đối với hai Bên ký kết;

h) "Hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hoặc nhiều hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo Điều 3 của Hiệp định này

i) "Giá cước" chỉ giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hoá của các hãng hàng không được chỉ định và các điều kiện áp dụng các giá này nhưng không bao gồm tiền công và các điều kiện cho việc chuyên chở thư tín;

j) "Lãnh thổ" đối với một Quốc gia có ý nghĩa được chỉ ra trong Điều 2 của Công ước.

k) "Lệ phí người sử dụng" chỉ khoản thu đối với các hãng hàng không của nhà chức trách có thẩm quyền hoặc được họ uỷ quyền đối với việc cung cấp các trang thiết bị hoặc dịch vụ cảng hàng không, dẫn đường hàng không, bao gồm cả các trang thiết bị và dịch vụ liên quan đối với tàu bay, tổ bay, hành khách, hành lý và hàng hoá.

2. Phụ lục của Hiệp định này là một phần không tách rời của Hiệp định

3. Khi thực hiện Hiệp định này, các Bên ký kết phải tuân thủ các quy định tại Công ước trong chừng mực mà các quy định này được áp dụng đối với các chuyến bay quốc tế.

ĐIỀU 2 – TRAO QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ cấp cho Bên ký kết kia các quyền được quy định định trong Hiệp định này để cho phép các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó thiết lập và khai thác các chuyến bay thỏa thuận.

2. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có các quyền sau đây:

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

   b) quyền hạ cánh trong lãnh thổ Bên ký kết kia không vì mục đích thương mại; và

   c) quyền hạ cánh trong lãnh thổ của Bên ký kết kia để lấy lên và/ hoặc dỡ xuống hành khách và hàng hoá trên các chuyến bay quốc tế, riêng biệt hoặc kết hợp, khi khai thác các chuyến bay thoả thuận.

3. Thêm vào đó, (các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết, không phải các hãng hàng không được chỉ định theo Điều 3, còn được hưởng các quyền quy định tại khoản 2(a) và 2(b) của Điều này.

4. Không ý nào trong Điều này sẽ được coi là dành cho bất kỳ các hãng hàng không được chỉ định nào của một Bên ký kết quyền lấy lên máy bay, trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hành lý và hàng hoá để chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

5. Nếu do xung đột vũ trang, rối loạn hoặc diễn biến chính trị, hoặc do các trường hợp đặc biệt và bất bình thường, một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết không có khả năng khai thác chuyến bay trên đường bay thông thường của mình, thì Bên ký kết kia sẽ cố gắng cao nhất để tạo điều kiện cho việc duy trì khai thác chuyến bay như vậy thông qua dàn xếp tạm thời về các đường bay, do cả hai Bên ký kết cùng quyết định.

6. Các hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền sử dụng các đường bay, cảng hàng không và các trang thiết bị của Bên ký kết kia trên cơ sở không phân biệt đối xử.

ĐIỀU 3 – CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết có quyền chỉ định một hoặc nhiều hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thoả thuận và rút hoặc thu hồi chỉ định của hãng hàng không đó hoặc chỉ định một hãng hàng không khác thay thế cho hãng hàng không được chỉ định trước. Chỉ định này có thể quy định phạm vi cấp phép cho mỗi hãng hàng không liên quan đến việc khai thác các chuyến bay thoả thuận. Các chỉ định và bất kỳ thay đổi nào cũng phải bằng văn bản, do Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết chỉ định gửi cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.

2. Khi nhận được thông báo chỉ định, thay đổi hoặc thu hồi, và đơn xin của hãng hàng không được chỉ định, theo hình thức và cách thức được quy định, Bên ký kết kia sẽ, theo quy định tại các khoản (3) và (4) của Điều này, không chậm trễ cấp các phép khai thác thích hợp cho (các) hãng hàng không được chỉ định.

3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có đầy đủ khả năng để thực hiện các điều kiện quy định theo pháp luật và các quy định được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý phù hợp với các điều khoản của Công ước Chicago.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp phép khai thác tại khoản (2) Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được xem là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền của hãng hàng không được chỉ định theo quy định tại khoản 2 (c) Điều 2 của Hiệp định này, trong bất kỳ trường hợp nào mà, theo các thoả thuận đặc biệt giữa các Bên ký kết, một Bên ký kết không được thoả mãn rằng việc sở hữu phần lớn và kiểm soát hữu hiệu hãng hàng không đó thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó

hoặc công dân của Bên ký kết đó.

5. Khi được chỉ định và cấp phép, một hãng hàng không có thể bắt đầu khai thác, vào bất kỳ lúc nào, một phần hoặc toàn bộ các chuyến bay thoả thuận, với điều kiện là hãng hàng không đó phải xây dựng lịch bay của các chuyến bay đó theo quy định tại Điều 15 Hiệp định này.

ĐIỀU 4 – THU HỒI VÀ HẠN CHẾ PHÉP KHAI THÁC

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ, liên quan đến hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định, có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc thực hiện các quyền quy định tại Điều 2 của Hiệp định này, hoặc áp dụng các điều kiện, tạm thời hoặc vĩnh viễn, nếu xét thấy cần thiết khi thực hiện các quyền này:

   a) trong trường hợp hãng hàng không này không tuân thủ luật pháp hoặc các quy định được nhà chức trách của một Bên ký kết áp dụng bình thường và hợp lý phù hợp với các điều khoản của Công ước trong việc trao các quyền này;

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

   c) trong bất kỳ trường hợp nào mà, theo các thoả thuận đặc biệt giữa các Bên ký kết, một Bên ký kết không được thoả mãn rằng việc sở hữu phần lớn và kiểm soát hữu hiệu hãng hàng không đó thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc công dân của Bên ký kết đó; hoặc

   d) Theo qui định tại khoản (6) của Điều 10 trong Hiệp định này.

   e) Trong trường hợp một Bên ký kết không có hành động thích hợp để tăng cường an toàn theo khoản 2 của Điều 10 trong Hiệp định này; hoặc

   f) trong bất kỳ trường hợp nào mà một Bên ký kết không tuân thủ bất kỳ quyết định hoặc qui định nào trong việc áp dụng Điều 19 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 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 quy

định tại Điều 18.

3. Trong trường hợp một Bên ký kết thực hiện các hành động theo Điều này, sẽ không làm ảnh hưởng đến các quyền của Bên ký kết kia quy định tại Điều 19.

ĐIỀU 5 - NGUYÊN TẮC QUẢN LÝ KHAI THÁC CÁC CHUYẾN BAY THOẢ THUẬN

1. Mỗi Bên ký kết, trên cơ sở có đi có lại, cho phép các hãng hàng không được chỉ định của hai Bên ký kết tự do cung cấp vận chuyển hàng không quốc tế theo quy định của Hiệp định này.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ thực hiện các hành động thích hợp thuộc thẩm quyền của mình để loại trừ tất cả các hình thức phân biệt đối xử và các thực tiễn chống cạnh tranh hoặc lợi dụng khi thực hiện các quyền được quy định trong Hiệp định này.

3. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ không bị hạn chế nào về tải cung ứng và tần suất và/ hoặc (các) loại tàu bay khi khai thác bất kỳ loại hình nào (hành khách, hàng hoá, riêng biệt hoặc kết hợp). Mỗi hãng hàng không được chỉ định được phép xác định tần suất, tải cung ứng theo nhu cầu của mình đối với các chuyến bay thoả thuận.

4. Không Bên ký kết nào được đơn phương giới hạn khối lượng vận tải, tần suất hoặc tính thường xuyên của dịch vụ hoặc (các) loại tàu bay do các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác, trừ trường hợp vì các yêu cầu về hải quan, kỹ thuật, khai thác hoặc môi trường đòi hỏi theo các điều kiện đồng bộ phù hợp với Điều 16 của Công ước.

5. Không Bên ký kết nào được áp đặt đối với các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia yêu cầu từ chối ban đầu, tỷ lệ nhận vận chuyển, phí không phản đối, hoặc bất cứ yêu cầu nào khác liên quan đến tải cung ứng, tần suất hoặc khai thác có thể trái với các mục đích của Hiệp định này.

ĐIỀU 6 – THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC LỆ PHÍ KHÁC

1. Mỗi Bên ký kết sẽ miễn cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các hạn chế nhập khẩu, thuế hải quan, các loại thuế trực tiếp và gián tiếp, lệ phí kiểm tra và các loại phí và lệ phí quốc gia khác đối với tàu bay cũng như các thiết bị thông thường, nhiên liệu, dầu bôi trơn, thiết bị dự trữ, các đồ cung ứng kỹ thuật tiêu hao, các phụ tùng gồm động cơ, đồ dự trữ bao gồm nhưng không hạn chế ở các loại như thực phẩm, nước giải khát, rượu, thuốc lá và các vật phẩm khác dành để bán cho hành khách hoặc phục vụ hành khách trong chuyến bay 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 chỉ định đó khi khai thác các chuyến bay thoả thuận, cũng như vé in, vận đơn hàng không, đồng phục của nhân viên, máy tính và máy in vé do hãng hàng không được chỉ định sử dụng để đặt chỗ và in vé, bất kỳ ấn phẩm nào mang nhãn hiệu của hãng hàng không được chỉ định 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 thoả thuận; cho dù các đồ vật đó có hay không được sử dụng hoặc tiêu thụ toàn bộ hoặc một phần 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.

4. Các miễn trừ theo quy định của Điều này cũng được áp dụng trong trường hợp các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết tham gia vào một thoả thuận với (các) hãng hàng không khác, để thuê hoặc chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, các thiết bị thông thường và các vật phẩm khác nêu tại khoản (1) của Điều này, với điều kiện là hãng hàng không khác đó cũng phải được Bên ký kết kia cấp (các) miễn trừ tương tự.

ĐIỀU 7 – ÁP DỤNG LUẬT VÀ QUY ĐỊNH QUỐC GIA

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 trong lãnh thổ của Bên ký kết đó, sẽ được áp dụng đối với tàu bay do (các) hãng hàng không của Bên ký kết kia khai thác, mà không có sự phân biệt đối xử về quốc tịch, và 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 của Bên ký kết đó.

2. 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 hành khách, hành lý, tổ bay và hàng hoá, được chuyên chở trên tàu bay, như các quy định về nhập cảnh, thông quan, an ninh hàng không, nhập cư, hộ chiếu, hải quan, tiền tệ, sức khoẻ, kiểm dịch và các biện pháp vệ sinh hoặc trong trường hợp bưu kiện là luật pháp và quy định về bưu chính phải được hành khách, hành lý, tổ lái và hàng hoá của các hãng hàng không của Bên ký kết kia tuân thủ hoặc được tuân thủ thay mặt họ.

3. Không Bên ký kết nào được dành bất kỳ ưu đãi nào cho (các) hãng hàng không của mình hoặc bất kỳ (các) hãng hàng không nào khác hơn (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khi áp dụng luật và các quy định theo Điều này.

4. Hành khách, hành lý và hàng hoá khi quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của mỗi Bên ký kết và không rời khỏi các khu vực của cảng hàng không dành cho mục đích này sẽ, trừ khi liên quan đến các biện pháp an ninh chống lại các hành vi bạo lực, không tặc, kiểm soát ma tuý, chỉ phải chịu sự kiểm soát đơn giản. Hành lý và hàng hoá như vậy sẽ được miễn các loại thuế hải quan, thuế môn bài và các loại phí và lệ phí quốc gia và/ hoặc địa phương tương tự.

ĐIỀU 8 – LIÊN DANH

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết có thể, là hãng hàng không tiếp thị hoặc hãng hàng không khai thác, tự do tham gia các thoả thuận hợp tác tiếp thị, bao gồm và không hạn chế đối với thoả thuận trao đổi chỗ và/ hoặc thoả thuận liên danh (gồm thoả thuận liên danh với bên thứ ba), với hãng hàng không hoặc các hãng hàng không.

2. Trước khi cung cấp các chuyến bay liên danh, các bên liên danh sẽ phải thống nhất trong đó, bên nào sẽ chịu trách nhiệm về mặt pháp lý và trước khách hàng về các vấn đề liên quan đến an ninh, an toàn và đơn giản hoá thủ tục. Các thoả thuận về các điều khoản này phải được trình lên nhà chức trách hàng không của hai nước trước khi thực hiện các thoả thuận liên danh.

3. Các thoả thuận này sẽ được các nhà chức trách hàng không liên quan chấp nhận, với điều kiện là tất cả các hãng hàng không tham gia các thoả thuận này có quyền vận chuyển và/ hoặc phép khai thác.

4. Trong trường hợp thoả thuận liên danh, hãng hàng không tiếp thị cần phải, đối với tất cả các vé được bán, đảm bảo làm rõ với người mua tại điểm bán hãng hàng không nào sẽ thực sự khai thác mỗi chặng của chuyến bay và với hãng hoặc các hãng hàng không nào người mua sẽ tham gia vào quan hệ hợp đồng.

5. (Các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết có thể đưa ra các chuyến bay liên danh giữa bất kỳ (các) điểm nào trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, với điều kiện là các chuyến bay đó do hãng hoặc các hãng hàng không của Bên ký kết kia khai thác.

ĐIỀU 9 – CHỨNG CHỈ ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY VÀ CHỨNG CHỈ NĂNG LỰC

1. Các chứng chỉ đủ điều kiện bay, chứng chỉ năng lực và các bằng do một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực, và vẫn còn hiệu lực, sẽ được Bên ký kết kia công nhận hiệu lực đối với việc khai thác các chuyến bay thoả thuận miễn là các chứng chỉ và bằng như vậy được cấp hoặc làm cho có hiệu lực theo như, và tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

2. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết sẽ giữ quyền từ chối công nhận các chứng chỉ năng lực và các bằng, đối với các chuyến bay qua lãnh thổ của mình, do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình.

3. Nếu quyền hoặc các điều kiện của giấy phép và bằng do một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực cho phép các khác biệt đối với các tiêu chuẩn được thiết lập theo Công ước, cho dù các khác biệt đó đã hoặc chưa được đệ trình lên Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể, không xâm phạm đến các quyền của Bên ký kết kia theo Điều 10 (2), yêu cầu trao đổi ý kiến theo Điều 18 với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để thoả mãn rằng các thực tiễn đề cập tới là có thể chấp nhận được đối với họ. Việc không đạt được một thoả thuận thoả mãn sẽ là cơ sở cho việc áp dụng Điều 4 (1) của Hiệp định này.

ĐIỀU 10 – AN TOÀN

1. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến liên quan đến các tiêu chuẩn an toàn mà Bên ký kết kia chấp nhận về tổ bay, tàu bay và việc khai thác của tổ bay và tàu bay đó. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời hạn 30 ngày kể từ khi có yêu cầu.

2. Nếu, sau khi tiến hành trao đổi ý kiến như vậy, một Bên ký kết phát hiện thấy Bên ký kết kia không duy trì và quản lý một cách hữu hiệu các tiêu chuẩn trong các lĩnh vực ít nhất tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước, thì Bên ký kết kia sẽ thông báo các vấn đề phát hiện và các bước được xem là cần thiết để làm cho phù hợp với các tiêu chuẩn tối thiểu này và Bên ký kết kia sẽ phải tiến hành các hành động khắc phục phù hợp. Việc Bên ký kết kia không thể thực hiện các hành động phù hợp trong thời hạn 15 ngày hoặc một thời hạn lâu hơn theo thoả thuận, Điều 4(1) của Hiệp định này.

3. Các bên nhất trí rằng bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi một hãng hàng không 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 uỷ 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 những tiêu chuẩn 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.

5. Trong trường hợp việc tiếp cận để tiến hành thanh tra sân đỗ đối với một tàu bay do một hãng hàng không của Bên ký kết kia khai thác theo khoản (3) nêu trên bị đại diện của 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 11 – LỆ PHÍ NGƯỜI SỬ DỤNG

1. Mỗi Bên ký kết sẽ nỗ lực cao nhất để đảm bảo rằng Lệ phí người sử dụng do cơ quan có thẩm quyền của mình áp đặt hoặc cho phép áp đặt đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khi sử dụng cảng hàng không và các trang thiết bị hãng không khác phải công bằng và hợp lý. Lệ phí này phải trên các nguyên tắc kinh tế hợp lý và không được cao hơn mức mà các hãng hàng không khác phải trả cho các dịch vụ như vậy.

2. Liên quan đến Lệ phí người sử dụng, không Bên ký kết nào được dành các ưu đãi hơn cho (các) hãng hàng không của mình hoặc (các) hãng hàng không khác khi thực hiện các chuyến bay quốc tế tương tự và sẽ không được áp đặt hoặc cho phép áp đặt Lệ phí người sử dụng đối với (các) hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định cao hơn mức đối với (các) hãng hàng không được chỉ định của mình khi sử dụng các tàu bay cùng với các trang thiết bị và dịch vụ tương tự để khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự.

3. Mỗi Bên ký kết khuyến khích việc trao đổi ý kiến giữa các cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền với các hãng hàng không được chỉ định sử dụng dịch vụ và các trang thiết bị. Cần phải gửi thông báo thích hợp cho người sử dụng về bất kỳ dự kiến thay đổi nào về lệ phí người sử dụng cùng với các thông tin và dữ liệu hỗ trợ liên quan, để tạo điều kiện cho người sử dụng bày tỏ quan điểm của mình trước khi tiến hành thay đổi.

ĐIỀU 12 – AN NINH HÀNG KHÔNG

1. Phù hợp với các quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên ký kết khẳng định rằng nghĩa vụ của mình đối với Bên ký kết kia nhằm bảo vệ an ninh của hàng không dân dụng chống lại hành vi can thiệp bất hợp pháp là bộ phận cấu thành của Hiệp định này.

2. Không hạn chế tính chất chung của các quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết đặc biệt hành động phù hợp với các quy định của *Công ước về Sự phạm tội và Các hành vi khác Thực hiện trên Tàu bay*, ký tại Tokyo ngày 14/09/1963, *Công ước về Ngăn chặn Hành vi Chiếm đoạt Bất hợp pháp Tàu bay* ký tại La Hay ngày 16/12/1970 và *Công ước về Ngăn chặn các Hành vi Bất hợp pháp Chống lại Sự an toàn của Hàng không Dân dụng* ký tại Montreal ngày 23/09/1971, và *Nghị định thư về Ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các cảng hàng không phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, bổ sung Công ước về Ngăn chặn các Hành vi Bất hợp pháp Chống lại Sự an toàn của Hàng không Dân dụng*, làm tại Montreal ngày 24/02/1988, và bất kỳ hiệp định nào điều chỉnh về an ninh hàng không dân dụng mà hai Bên là thành viên.

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

4. Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định an ninh hàng không do Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế thiết lập và quy định thành Phụ lục của Công ước tới một mức độ mà các quy định an ninh đó phù hợp với các Bên ký kết.

5. Thêm vào đó, các Bên ký kết sẽ yêu cầu người khai thác tàu bay thuộc đăng ký của mình, người khai thác tàu bay có trụ sở kinh doanh chính hoặc thường trú trên lãnh thổ của mình, và người khai thác cảng hàng không trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với những điều khoản về an ninh hàng không đó.

6. Mỗi Bên ký kết đồng ý rằng người khai thác tàu bay của mình có thể theo yêu cầu của Bên kia, tuân thủ các quy định về an ninh tại khoản 4 nêu trên khi vào, ra hoặc ở trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

7. Mỗi Bên ký kết cũng đảm bảo rằng các biện pháp được áp dụng có hiệu quả trong phạm vi lãnh thổ của mình nhằm bảo vệ tàu bay và soi chiếu an ninh tàu bay, hành khách, tổ bay và hành lý của họ và tiến hành kiểm tra an ninh phù hợp hành lý, hàng hoá và hàng dự trữ trên tàu bay, trước khi đưa lên và dỡ xuống tàu bay. Mỗi Bên ký kết cũng nhất trí xem xét một cách tích cực đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên kia về các biện pháp an ninh đặc biệt để đối phó với một đe doạ hàng không dân dụng cụ thể.

8. Khi xảy ra một sự vụ hoặc mối đe doạ xảy ra sự vụ chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay, hành khách, tổ bay, tàu bay, cảng hàng không hoặc các trang thiết bị dẫn đường, các Bên ký kết sẽ trợ giúp lẫn nhau bằng cách tạo thuận lợi cho thông tin liên lạc và áp dụng các biện pháp thích hợp để chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn các sự vụ hoặc mối đe doạ đó với sự tổn thất thấp nhất về nhân mạng.

9. Mỗi Bên ký kết sẽ tiến hành các biện pháp có thể để đảm bảo rằng một tàu bay của Bên ký kết kia là đối tượng của việc chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp hoặc các hành vi can thiệp bất hợp pháp khác đang ở trên mặt đất trong lãnh thổ của mình, phải được giữ lại đó trừ khi việc cất cánh là cần thiết để bảo vệ tính mạng của hành khách và tổ bay.

10. Khi một Bên ký kết có lý do hợp lý để tin rằng Bên kia đã đi chệch ra khỏi các quy định của Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến ngay lập tức với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc không đạt được thoả thuận thoả đáng trong vòng 15 ngày kể từ ngày yêu cầu như vậy sẽ là lý do để áp

dụng khoản 1 Điều 4 của Hiệp định này. Trong trường hợp khẩn cấp, một Bên ký kết có thể tiến hành các hành động tạm thời theo quy định tại khoản 1 Điều 4 trước khi hết thời hạn 15 ngày. Bất kỳ hành động nào được thực hiện theo khoản này sẽ bị đình chỉ khi Bên ký kết kia tuân thủ các quy định về an ninh trong Điều này.

ĐIỀU 13 – CÁC HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI

1. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thiết lập, trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, các văn phòng nhằm mục đích quảng bá vận chuyển hàng không và bán giấy tờ vận chuyển cũng như các sản phẩm liên quan khác và các trang thiết bị cần thiết để cung cấp vận chuyển hàng không.

2. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền mang vào và duy trì trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các nhân viên quản lý, thương mại, khai thác, bán, kỹ thuật và các nhân viên và đại diện khác của mình cần thiết đối với việc cung cấp vận chuyển hàng không.

3. Các nhân viên và đại diện nêu tại khoản 2 của Điều này có thể, theo lựa chọn của hãng hàng không được chỉ định, sử dụng nhân viên của mình mang bất kỳ quốc tịch nào, hoặc sử dụng dịch vụ của hãng hàng không, tổ chức hoặc công ty khác đang hoạt động trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và được uỷ quyền thực hiện các dịch vụ như vậy trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

4. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ, trực tiếp và theo lựa chọn của mình, thông qua các đại lý, có quyền thực hiện việc bán vận chuyển hàng không và các sản phẩm và trang thiết bị liên quan của mình trong lãnh thổ của Bên ký kết kia. Nhằm mục đích này, các hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền sử dụng các giấy tờ vận chuyển của mình. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền bán, và bất kỳ người nào cũng có quyền tự do mua, các vận chuyển như vậy cùng với các sản phẩm và trang thiết bị liên quan bằng bất cứ đồng tiền chuyển đổi nào của các nước khác.

5. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thanh toán các chi phí địa phương trong lãnh thổ của Bên ký kết kia bằng đồng tiền địa phương, hoặc đồng tiền tự do chuyển đổi phù hợp với quy định đồng tiền quốc gia.

6. Mỗi Bên ký kết sẽ áp dụng Bộ Quy chế ứng xử theo mẫu của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế để quản lý và khai thác Hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính trong lãnh thổ của mình, theo các quy định và nghĩa vụ khác áp dụng liên quan đến các Hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính.

7. Các hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền tự mình thực hiện các dịch vụ mặt đất liên quan đến các thủ tục hành khách trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia. Quyền này không bao gồm các dịch vụ mặt đất trong khu bay và chỉ vì lý do an toàn, an ninh và cơ sở hạ tầng cảng hàng không. Khi các cân nhắc về an toàn và an ninh không cho phép thực hiện quyền nêu tại khoản này, các dịch vụ xử lý mặt đất sẽ được thực hiện trên cơ sở không có sự ưu đãi hoặc phân biệt đối xử đối với bất kỳ hãng hàng không nào thực hiện các chuyến bay quốc tế tương tự.

8. Trên cơ sở có đi có lại và bổ sung vào Khoản 7 của Điều này, mỗi hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ có quyền lựa chọn, trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, bất kỳ đại lý nào trong số các đại lý cạnh tranh do nhà chức trách có thẩm quyền của Bên ký kết kia uỷ quyền, để cung cấp, toàn bộ hoặc một phần, các dịch vụ.

9. Các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thể được phép cung cấp dịch vụ mặt đất nêu tại khoản 7 của Điều này, toàn bộ hoặc một phần, cho các hãng hàng không khác hoạt động tại cùng cảng hàng không trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

10. Tất cả các hoạt động nêu trên phải được thực hiện phù hợp với luật pháp và quy định hiện hành trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 14 – CHUYỂN THU NHẬP

1. Mỗi Bên ký kết cấp cho các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền tự do chuyển phần thu nhập dư thừa của các hãng hàng không đó trong lãnh thổ của mình liên quan đến việc bán vận chuyển hàng không, các sản phẩm và dịch vụ liên quan cũng như các lợi ích thương mại thu được từ nhưng thu nhập như vậy (bao gồm cả phần lãi từ nguồn tiền gửi chờ chuyển thu nhập). Việc chuyển tiền như vậy có thể bằng bất kỳ loại tiền tự do chuyển đổi nào, phù hợp với quy định về ngoại hối của Bên ký kết mà trong lãnh thổ của Bên ký kết đó phát sinh thu nhập. Việc chuyển tiền như vậy trên cơ sở tỷ giá hối đoái chính thức, hoặc trong trường hợp không có tỷ giá hối đoái chính thức, việc chuyển tiền như vậy trên cơ sở ngăn ngừa tỷ giá hối đoái thị trường đối với các thanh toán hiện hành.

2. Nếu một Bên ký kết áp dụng các hạn chế đối với việc chuyển thu nhập dư thừa của các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, Bên ký kết đó sẽ có quyền áp đặt các hạn chế, trên cơ sở có đi có lại, đối với các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

3. Trong trường hợp như vậy, một thoả thuận cụ thể giữa các Bên ký kết về việc tránh đánh thuế hai lần, hoặc trong trường hợp có một thoả thuận điều chỉnh việc chuyển thu nhập giữa các Bên ký kết, thoả thuận đó sẽ được áp dụng.

ĐIỀU 15 – PHÊ DUYỆT LỊCH BAY

1. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết phải đệ trình lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia lịch bay dự kiến để phê duyệt trước khi tiến hành khai thác, trong đó nêu rõ tần suất, loại tàu bay và thời hạn hiệu lực. Các yêu cầu như vậy cũng sẽ được áp dụng đối với bất kỳ thay đổi nào về lịch bay.

2. Nếu một hãng hàng không được chỉ định mong muốn khai thác thêm các chuyến bay ngoài lịch bay được phê duyệt, hãng hàng không đó phải được sự cho phép trước của nhà chức trách hàng không có liên quan, với sự xem xét tích cực và tạo điều kiện cho những yêu cầu như vậy.

ĐIỀU 16 – GIÁ CƯỚC

1. Mỗi Bên ký kết cho phép hãng hàng không được chỉ định thiết lập các giá cước của mình trên cơ sở các cân nhắc về thương mại trên thị trường. Không Bên ký kết nào yêu cầu các hãng hàng không được chỉ định trao đổi ý kiến với các hãng hàng không về các giá cước họ thu hoặc dự định thu.

2. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu đệ trình lên nhà chức trách hàng không của mình các mức giá đối với việc bay đến hoặc bay từ lãnh thổ của mình do các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết thu. Yêu cầu việc đệ trình như vậy hoặc đệ trình thay mặt cho các hãng hàng không được chỉ định phải thực hiện trong thời hạn 30 ngày trước thời điểm đề xuất có hiệu lực. Trong trường hợp cụ thể, việc đệ trình có thể được phép bằng một thông báo ngắn hơn các yêu cầu thông thường. Nếu một Bên ký kết cho phép một hãng hàng không đệ trình mức giá bằng một thông báo ngắn, mức giá đó sẽ có hiệu lực vào ngày đề xuất bắt đầu khai thác trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

3. Mặc dù có quy định khác trong Điều này, không Bên ký kết nào tiến hành các hành động đơn phương để ngăn ngừa việc áp dụng hoặc tiếp tục áp dụng một giá cước được thu bởi hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết đối với việc vận chuyển hàng không quốc tế.

4. Việc can thiệp của mỗi Bên ký kết chỉ giới hạn ở mức:

   a) Ngăn ngừa các giá cước mà việc áp dụng tạo thành hành vi chống cạnh tranh để hoặc dường như hoặc dự định có tác động làm tê liệt đối thủ cạnh tranh hoặc loại trừ một đối thủ cạnh tranh ra khỏi đường bay;

   b) bảo vệ người tiêu dùng khỏi giá cao bất hợp lý hoặc có điều kiện hạn chế do việc lạm dụng vị trí chi phối; và

   c) bảo vệ các hãng hàng không khỏi tình trạng giá thấp giả tạo.

5. Nếu một Bên ký kết tin tưởng rằng mức giá do một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia đề xuất áp dụng đối với việc vận chuyển hàng không quốc tế là không phù hợp với các cân nhắc nêu tại khoản 4 của Điều này, Bên ký kết đó sẽ yêu cầu trao đổi ý kiến và thông báo cho Bên ký kết kia vào thời điểm sớm nhất có thể về các lý do mà Bên ký kết đó không được thoả mãn. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời hạn 30 ngày kể từ khi nhận được yêu cầu, và các Bên ký kết sẽ phối hợp trong việc bảo đảm an ninh các thông tin cần thiết để đưa ra một giải pháp hợp lý cho vấn đề. Nếu các Bên ký kết đạt được một thoả thuận liên quan đến mức giá mà trước đó đã có thông báo không chấp nhận, mỗi Bên ký kết sẽ nỗ lực hết sức để làm cho thoả thuận như vậy có hiệu lực. Nếu không có một thoả thuận khác, mức giá hiện hành vẫn tiếp tục được áp dụng.

ĐIỀU 17 – TRAO ĐỔI THÔNG TIN

1. Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ trao đổi thông tin, sớm nhất có thể, liên quan đến các phép hiện hành cấp cho các hãng hàng không được chỉ định của mình để thực hiện các chuyến bay đến, qua, và từ lãnh thổ của Bên ký kết kia. Việc này gồm bản sao các chứng chỉ và giấy phép bay trên các đường bay đề nghị, và các sửa đổi và miễn trừ.

2. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, khi có yêu cầu, các thông báo về số liệu thống kê định kỳ hoặc số liệu thống kê khác về lưu lượng vận

tải cho lên hoặc dỡ xuống trong lãnh thổ của Bên ký kết đó, nếu đó là các yêu cầu hợp lý.

ĐIỀU 18 – TRAO ĐỔI Ý KIẾN

1. Với tinh thần hợp tác chặt chẽ, nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ định kỳ trao đổi ý kiến với nhau với quan điểm để thực hiện và tuân thủ toàn diện các quy định của Hiệp định này và mỗi Bên ký kết, vào bất kỳ thời điểm nào, cũng có thể yêu cầu trao đổi ý kiến về việc áp dụng, giải thích, thực hiện hoặc sửa đổi Hiệp định này.

2. Theo Điều 4, 10, 12 và 16, việc trao đổi ý kiến như vậy, thông qua trao đổi thư tín hoặc thảo luận trực tiếp, sẽ được tiến hành trong thời hạn 60 (sáu mươi) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu, trừ khi hai Bên ký kết có thoả thuận khác.

ĐIỀU 19 – GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

1. Nếu có bất kỳ sự tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này, các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết thông qua trao đổi ý kiến.

2. Nếu các Bên ký kết không thể giải quyết qua trao đổi ý kiến, tranh chấp sẽ được đưa ra bởi một cá nhân hoặc cơ quan để hoà giải.

3. Nếu các Bên ký kết không đồng ý hoà giải, hoặc nếu tranh chấp không thể giải quyết qua trao đổi ý kiến, tranh chấp sẽ, theo yêu cầu của bất kỳ Bên ký kết nào, tranh chấp đó sẽ được đưa ra toà trọng tài gồm ba (3) trọng tài viên được thành lập theo trình tự sau:

   a) Trong vòng 60 ngày sau khi nhận được yêu cầu về trọng tài, mỗi Bên sẽ chỉ định một trọng tài viên. Trong vòng 60 ngày sau khi chỉ định trọng tài viên thứ hai, hai trọng tài này sẽ thoả thuận chỉ định một trọng tài viên thứ ba làm Chủ tịch Hội đồng trọng tài;

   b) Nếu quá thời hạn quy định nêu trên mà bất kỳ việc chỉ định nào vẫn chưa thực hiện được, một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế tiến hành các chỉ định cần thiết trong vòng 30 ngày. Nếu Chủ tịch Hội đồng có quốc tịch của một trong hai Bên ký kết thì Phó chủ tịch có thâm niên nhất không ở tình trạng như vậy sẽ thực hiện việc chỉ định. Trong bất kỳ trường hợp nào thì trọng tài viên hoặc các

trọng tài viên do Chủ tịch chỉ định, hoặc Phó Chủ tịch chỉ định nếu cần, không được mang quốc tịch hoặc có địa chỉ thường trú trong lãnh thổ của các Bên ký kết của Hiệp định này.

4. Trừ phi được quy định trong Điều này hoặc các Bên ký kết có thoả thuận khác, toà trọng tài sẽ quyết định địa điểm tổ chức và giới hạn quyền tài phán của mình phù hợp với Hiệp định này. Toà trọng tài sẽ đề ra thủ tục tố tụng của mình. Một hội nghị nhằm xác định các vấn đề sẽ đưa ra phân xử sẽ được tổ chức không muộn hơn 30 ngày sau ngày toà trọng tài được thành lập một cách đầy đủ.

5. Trừ phi các Bên ký kết có thoả thuận khác hay toà trọng tài quy định khác, mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình một bản tuyên bố của mình trong vòng 45 ngày sau khi toà trọng tài được thành lập một cách đầy đủ. Sẽ có trả lời 60 ngày sau. Toà trọng tài sẽ tổ chức một buổi điều trần theo yêu cầu của một Bên ký kết hoặc theo sáng kiến của toà trọng tài trong vòng 30 ngày sau khi có trả lời.

6. Toà trọng tài sẽ đưa ra quyết định bằng văn bản trong thời gian 30 ngày sau khi điều trần, hoặc nếu không tổ chức điều trần, thì sau khi hai Bên ký kết đã đệ trình trả lời. Quyết định của đa số của Hội đồng trọng tài sẽ được áp dụng.

7. Các Bên ký kết có thể đệ trình các yêu cầu nhằm làm rõ quyết định trong thời hạn 15 ngày sau khi nhận được quyết định và việc làm rõ các quyết định này phải được đưa ra trong thời hạn 15 ngày sau khi nhận được yêu cầu như vậy.

8. Các Bên ký kết phải tuân thủ bất kỳ điều kiện, điều khoản hoặc quyết định cuối cùng nào của toà trọng tài.

9. Theo quyết định cuối cùng của toà trọng tài, các chi phí của toà trọng tài sẽ chia đều cho các Bên ký kết, gồm bất kỳ chi phí phát sinh nào của Chủ tịch hoặc Phó Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế khi thực hiện các quy trình nêu tại khoản 3(b) của Điều này.

10. Nếu, trong trường hợp mà một trong hai Bên ký kết không tuân thủ quyết định theo quy định tại khoản 8 của Điều này, Bên ký kết kia có thể hạn chế, đình chỉ hoặc thu hồi bất kỳ quyền nào đã được mặc định cấp theo Hiệp định này cho Bên ký kết kia.

ĐIỀU 20 – SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH

1. Theo quy định tại khoản 2 của Điều này, nếu một trong hai Bên ký kết thấy cần phải sửa đổi bất kỳ điều khoản nào của Hiệp định này, sửa đổi như vậy phải được các Bên ký kết thống nhất theo quy định tại Điều 18 và sẽ có hiệu lực bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao và sẽ có hiệu lực vào ngày mà các Bên ký kết xác định, phụ thuộc vào việc hoàn thành các thủ tục nội bộ của mỗi Bên ký kết.

2. Bất kỳ các sửa đổi nào về Phụ lục của Hiệp định này có thể được thống nhất trực tiếp giữa nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết. Các sửa đổi như vậy sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thống nhất.

3. Hiệp định này sẽ, nếu cần thiết phải sửa đổi, được sửa đổi theo các điều khoản của bất kỳ công ước quốc tế hoặc điều ước đa phương nào có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết.

ĐIỀU 21 – ĐĂNG KÝ

Hiệp định này và tất cả các sửa đổi sau đó, ngoài các sửa đổi đối với Phụ lục, sẽ được các Bên ký kết đệ trình để đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

ĐIỀU 22 – CHẤM DỨT

1. Một Bên ký kết vào bất cứ lúc nào cũng có thể thông báo bằng văn bản thông qua đường ngoại giao cho Bên ký kết kia về quyết định chấm dứt Hiệp định của mình. Thông báo này sẽ được gửi đồng thời cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế. Trong trường hợp như vậy, Hiệp định sẽ chấm dứt hiệu lực trong vòng mười hai (12) tháng kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo chấm dứt được rút lại bằng một thoả thuận trước khi hết thời hạn nêu trên.

2. Trong trường hợp không có sự xác nhận của Bên ký kết kia về việc nhận được thông báo, thì thông báo sẽ được coi là đã được nhận sau mười bốn (14) ngày kể từ khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo.

PHỤ LỤC
BẢNG ĐƯỜNG BAY

Phần I

Các đường bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam:

TỪ	CÁC ĐIỂM GIỮA	ĐẾN	CÁC ĐIỂM QUÁ
Các điểm tại Việt Nam	Các điểm bất kỳ	Các điểm tại UAE	Các điểm bất kỳ

Phần II

Các đường bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Các Tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất:

TỪ	CÁC ĐIỂM GIỮA	ĐẾN	CÁC ĐIỂM QUÁ
Các điểm tại UAE	Các điểm bất kỳ	Các điểm tại Việt Nam	Các điểm bất kỳ

Khai thác các chuyến bay thoả thuận

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết có thể, trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay, khai thác trên một hoặc hai chiều, khai thác tới các điểm giữa hoặc điểm quá trên các đường bay theo bất kỳ trật tự hoặc kết hợp nào; bỏ qua theo mong muốn của mình, bất kỳ hoặc tất cả (các) điểm giữa hoặc điểm quá; chấm dứt các chuyến bay của mình trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và/ hoặc tại bất kỳ điểm quá nào trong lãnh thổ đó; khai thác các điểm trong lãnh thổ của mỗi Bên ký kết theo bất kỳ sự kết hợp nào; chuyển vận tải từ bất kỳ tàu bay nào do hãng đó sử dụng cho bất kỳ tàu bay nào khác tại bất kỳ điểm hoặc các điểm nào trên đường bay; kết hợp số hiệu các chuyến bay khác nhau trên cùng một tàu bay khai thác; và sử dụng các tàu bay của mình hoặc tàu bay thuê.

2. Việc khai thác thương quyền 5 tới các điểm giữa/điểm quá bổ sung đối với các chuyến bay chuyên chở hành khách và hàng hóa (riêng rẽ hoặc kết hợp) sẽ được phê duyệt bởi các Nhà chức trách hàng không, trên cơ sở xem xét tích cực và tạo thuận lợi theo đề nghị của các hãng hàng không được chỉ định đối với quyền này.

ĐIỀU 23 – HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực tạm thời vào ngày ký và sẽ có hiệu lực vào ngày nhận được thông báo sau cùng bằng văn bản qua trao đổi công hàm ngoại giao xác nhận rằng các Bên ký kết đã hoàn tất các thủ tục nội bộ của họ về việc có hiệu lực.

Sau khi có hiệu lực, Hiệp định này thay thế Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Các Tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất về vận chuyển hàng không ký ngày 22/5/2001 tại Abu Dhabi.

ĐỂ LÀM CHỨNG, những người ký tên dưới đây, được Chính phủ của họ uỷ quyền đầy đủ, đã ký Hiệp định này thành hai bản bằng tiếng Việt, tiếng Ả-rập và tiếng Anh, tất cả các văn bản có giá trị như nhau, mỗi Bên ký kết sẽ giữ một bản gốc mỗi thứ tiếng để thực hiện. Tuy nhiên, trong trường hợp có sự giải thích khác nhau, văn bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

LÀM tại Đu-bai, ngày 16 tháng 12 năm 2014.

THAY MẶT CHO CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM	**THAY MẶT CHO CHÍNH PHỦ CÁC TIỂU VƯƠNG QUỐC Ả-RẬP THỐNG NHẤT**
NGÀI ĐINH LA THĂNG	**NGÀI SULTAN BIN SAEED AL MANSOORI**
BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	**BỘ TRƯỞNG BỘ KINH TẾ**

AGREEMENT BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

Index to the Articles

PREAMBLE

ARTICLE 1 - DEFINITIONS
ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS
ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION
ARTICLE 4 - REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION
ARTICLE 5 - PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES
ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES
ARTICLE 7 - APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS
ARTICLE 8 - CODE SHARING
ARTICLE 9 - CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY
ARTICLE 10 - SAFETY
ARTICLE 11 - USER CHARGES
ARTICLE 12 - AVIATION SECURITY
ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES
ARTICLE 14 - TRANSFER OF FUNDS
ARTICLE 15 - APPROVAL OF TIMETABLES
ARTICLE 16 - TARIFFS
ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION
ARTICLE 18 - CONSULTATION
ARTICLE 19 - SETTLEMENT OF DISPUTES
ARTICLE 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT
ARTICLE 21 - REGISTRATION
ARTICLE 22 - TERMINATION
ARTICLE 23 - ENTRY INTO FORCE

PREAMBLE

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the United Arab Emirates (Hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 - DEFINITIONS

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

a) "Aeronautical Authority" means in the case of the Government of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Authority of Viet Nam; and in the case of the Government of United Arab Emirates, the General Civil Aviation Authority; or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;

b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of Viet Nam and the United Arab Emirates for the transport of passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination;

c) "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex;

d) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

e) "Annex" shall include the route schedule annexed to the Agreement and any clauses or notes appearing in such Annex and any modification made thereto in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement;

f) "Cargo" includes mail;

g) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;

h) "Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

i) "Tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

j) "Territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

k) "User Charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities,

including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;

2. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

3. In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention insofar as those provisions are applicable to International Air Services.

ARTICLE 2 - GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate Agreed Services.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights;
   a) to fly across the Territory of the other Contracting Party without landing;
   b) to make stops in the Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes, and
   c) to make stops in the Territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination, while operating the Agreed Services.

3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the Territory of that other Contracting Party.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a Designated Airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

6. The Designated Airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

ARTICLE 3 - DESIGNATION AND AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing by the Aeronautical Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party.

2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.

3. The Aeronautical Authority of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of International Air Services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.

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

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the Agreed Services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 15 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 4 – REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights;

   a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
   b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
   c) in any case where, subject to any special agreement between the Contracting Parties, it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; or
   d) in accordance with paragraph (6) of Article 10 of this Agreement;
   e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement; or
   f) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement;

2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 18.

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5 – PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its

jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights and entitlements set out in this Agreement.

3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.

4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 16 of the Convention.

5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6 - CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party exempts the Designated Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, direct or indirect taxes, inspection fees and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, maintenance equipment, aircraft tools, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, computers and ticket printers used by the Designated Airline for reservations and ticketing, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.

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

a) introduced into the Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;

b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;

c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the Territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline 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 other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that that other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

ARTICLE 7 – APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its Territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the

admission to, sojourn in, or departure from its Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and Cargo upon entry into and departure from and while within the Territory of the first Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

4. Passengers, baggage and Cargo in direct transit across the Territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and Cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

ARTICLE 8 - CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.

2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.

3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights and/or authorizations.

4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

5. The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code

share services between any point(s) in the territory of the other Contacting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9 – CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 10 – SAFETY

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum 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(1) of this Agreement.

3. It is agreed that any aircraft operated by an airline 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 authorized 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 such 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 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 Convention;

   the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses 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 Convention.

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

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization 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) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

ARTICLE 11 – USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.

2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party User Charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

ARTICLE 12 – 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.

2. 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 on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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 relevant threat to the security of civil aviation.

4. 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 to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party.

7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, Cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. 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 and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.

9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.

10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13 - COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.

2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.

4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency.

5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with national currency regulations, in any freely convertible currencies.

6. Each Contracting Party shall apply the Code of Conduct formulated by the International Civil Aviation Organization for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its Territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.

7. The Designated Airlines shall have the right to perform its own ground handling with respect to passenger check-in operations in the Territory of the other Contracting Party. This right does not include airside ground handling services and will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety, security and airport infrastructure. Where safety and security considerations preclude the exercise of the right mentioned in this paragraph, such ground handling services shall be made available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.

8. On the basis of reciprocity and in addition to the right granted by paragraph (7) of this Article, each Designated Airline of one Contracting Party shall have the right to select in the Territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.

9. The Designated Airlines of one Contracting Party may also be permitted to provide ground handling services envisaged by paragraph (7) of this Article, in whole or in part, for other airlines serving the same airport in the Territory of the other Contracting Party.

10. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14 – TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.

3. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 15 - APPROVAL OF TIMETABLES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.

2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request.

ARTICLE 16 – TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.

2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Contracting Party.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:-
   a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
   b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
   c) Protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.

5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

ARTICLE 17 - EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through, and from the Territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 18 - CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 4, 10, 12 and 16 such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 19 - SETTLEMENT OF DISPUTES

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

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

3. If the Contracting Parties do not agree to mediation, or if a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:

a) Within 60 days of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within 60 days of the appointment of the second;

b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States parties to this Agreement.

4. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

5. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

6. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

7. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

8. The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.

9. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 3(b) of this Article.

10. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (8) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 20 - AMENDMENT OF AGREEMENT

1. Subject to the provisions of paragraph (2) of this Article, if either Contracting Party considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment shall be agreed upon in accordance with the provisions of Article 18 and shall be effected by an Exchange of Diplomatic Notes and will come into effect on a date to be determined by the Contracting Parties, which date shall be dependent upon the completion of the relevant internal procedures of each Contracting Party.

2. Any amendments to the Annex to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Such amendments shall enter into force from the date they have been agreed upon.

3. This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 21 - REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, other than amendments to the Annex, shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization for registration.

ARTICLE 22 - TERMINATION

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

2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1:
Routes to be operated by the Designated Airline(s) of The United Arab Emirates.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the UAE	Any Points	Any Points in Viet Nam	Any Points

Section 2:
Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the Socialist Republic of Viet Nam

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Viet Nam	Any Points	Any Points in the UAE	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.

2. The exercise of fifth freedom traffic rights to/from any additional intermediate/beyond points in passenger and cargo services (separately or in combination) shall be subject to the approval of both Aeronautical Authorities, which will give a positive and favorable consideration to the requests of the Designated Airlines for such rights.

Civil Aviation Organization.

ARTICLE 23 – ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall be provisionally made effective from the date of signature and shall enter into force on the day the last written notification is received by diplomatic note confirming that the Contracting Parties have fulfilled all respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement.

Upon its entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the United Arab Emirates concerning Air Services done at Abu Dhabi on 22nd May 2001.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Arabic, Vietnamese and English Languages, all texts being equally authentic and each Party retains one original in each language for implementation. In the event of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

Done at ...Dubai..... on this ...16th day of December of the year 2014.

FOR THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

H.E. MR. DINH LA THANG
MINISTER OF TRANSPORT

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

ENG/ SULTAN BIN SAEED AL MANSOORI
MINISTER OF ECONOMY

اتفاقية

بين

حكومة جمهورية فيتنام الاشتراكية

و

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

في شأن الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

فهرس المواد

تمهيد	
المادة ١	التعاريف
المادة ٢	منح الحقوق
المادة ٣	التعيين والترخيص
المادة ٤	إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل
المادة ٥	المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها
المادة ٦	الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى
المادة ٧	تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية
المادة ٨	المشاركة بالرمز
المادة ٩	شهادات الكفاءة الجوية وصلاحيات الطيران
المادة ١٠	سلامة الطيران
المادة ١١	رسوم الاستخدام
المادة ١٢	أمن الطيران
المادة ١٣	النشاطات التجارية
المادة ١٤	تحويل الإيرادات
المادة ١٥	الموافقة على جداول الرحلات
المادة ١٦	التعرفات
المادة ١٧	تبادل المعلومات
المادة ١٨	المشاورات
المادة ١٩	تسوية النزاعات
المادة ٢٠	تعديل الاتفاقية
المادة ٢١	تسجيل الاتفاقية
المادة ٢٢	إنهاء الاتفاقية
المادة ٢٣	دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

تمهيد

إن حكومة جمهورية فيتنام الاشتراكية و حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي والموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤؛

رغبة منهما بعقد اتفاقية تتوافق مع و تكمل المعاهدة المذكورة بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما ورائهما؛

وإدراكاً منهما لأهمية النقل الجوي كوسيلة لإنشاء وتعزيز أواصر الصداقة والتفاهم والتعاون بين شعبي البلدين؛

ورغبة منهما في المساهمة بتطوير فرص النقل الجوى العالمي؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة ١ – التعاريف

١. لأغراض تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك، عبارة:

أ- "**سلطات الطيران**" فيما يخص حكومة جمهورية فيتنام الاشتراكية، فهي تعني سلطة الطيران المدني في فيتنام؛ وفيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، فهي تعني الهيئة العامة للطيران المدني ؛ ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

ب- "**الخطوط المتفق عليها**" تعني الخطوط الجوية الدولية المنتظمة بين إقليمي كل من دولة الإمارات العربية المتحدة و فيتنام وما وراءهما من أجل نقل الركاب والأمتعة والشحن على نحو منفصل، أو على أي نحو آخر؛

ج- "**الاتفاقية**" تعني هذه الاتفاقية، والملحق المحرر تطبيقاً لها وأي تعديل على الاتفاقية أو الملحق؛

د- "**خط جوي**" و "**خط جوي دولي**" و"**مؤسسة نقل جوي**" و "**الهبوط لأغراض غير تجارية**" تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة (٩٦) من المعاهدة؛

هـ- "**الملحق**" يعني أي ملحق بهذه الاتفاقية ويعتبر جزأ لا يتجزأ منها ويتضمن جدول الطرق الملحق بالاتفاقية وأي فقرات أو ملاحظات ترد في هذا الملحق وأية تعديلات تطرأ عليه وفقاً لأحكام المادة ٢٠ من هذه الاتفاقية؛

و- "**الشحن**" يعني البضائع ويشمل البريد؛

ز- "**المعاهدة**" تعني معاهدة الطيران الدولي التي وقعت في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر عام ١٩٤٤، والتعريف يشمل: (١) أي تعديل على هذه المعاهدة دخل حيز التنفيذ بموجب المادة ٩٤ (أ) من المعاهدة وتمت المصادقة عليه من كلا الطرفين المتعاقدين؛ (٢) أي ملحق أو تعديل للاتفاقية اعتمد بموجب المادة ٩٠ من المعاهدة طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين؛

ح- "**مؤسسات النقل الجوي المعينة**" تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة ٣ من هذه الاتفاقية؛

ط- "**التعرفات**" تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه التعرفات بموجبها و يشمل ذلك العمولات التي تدفع للوكلاء و الخدمات المصاحبة لها باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ي- "**الإقليم**" بالنسبة إلى دولة ما، يحمل المعنى المحدد له في المادة ٢ من المعاهدة؛

ك- "**رسوم الاستخدام**" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو يسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار و/أو تسهيلات الملاحة الجوية و الممتلكات ويشمل ذلك الخدمات و التسهيلات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والأمتعة وبضائع الشحن؛

٢. يعتبر الملحق لهذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ منها.

٣. لتطبيق الاتفاقية، يجب على الأطراف المتعاقدة العمل بما يتوافق مع أحكام هذه المعاهدة، حيث تطبق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة ٢ – منح الحقوق

١. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله من تشغيل الخدمات المتفق عليها.

٢. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد بالحقوق التالية؛

أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه.

ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.

ج. حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند ممارسة الخدمات الجوية الدولية المحددة في ملحق هذه الاتفاقية، وذلك بغرض تحميل و/أو إنزال حركة دولية للركاب والأمتعة والبضائع، بشكل منفصل أو مجتمع، أثناء تشغيل الخطوط المتفق عليها.

٣. إضافة إلى ذلك، تتمتع مؤسسات النقل الجوي لكل من الطرفين المتعاقدين، غير المعينة بموجب المادة ٣، بالحقوق المحددة في الفقرة ٢ (أ) و ٢ (ب) من هذه المادة.

٤. ليس في نص هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.

٥. إذا تعذر على إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمته على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية، فإنه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذه الخطوط وذلك من خلال عمل ترتيبات مناسبة ومؤقتة لهذه الطرق والتي يقررها الطرفان المتعاقدان.

٦. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام جميع الطرق الجوية والمطارات والمرافق الأخرى التي يوفرها الطرفان المتعاقدان دون تمييز.

المادة ٣ – التعيين والترخيص

١. يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشـغيل الخطوط المتفق عليها كما يحق لها أن تسـحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً. ويمكن أن يتضـمن هذا التعيين تحديد نطاق التخويل الممنوح لكل مؤسـسـة نقل جوي فيما يتعلق بتشـغيل الخط الجوي المتفق عليه. ويجب أن تتم التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطي موجه من قبل سـلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسـسـة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

٢. يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند اسـتلام كتاب التعيين أو التبديل أو التعديل فيه، وبناء على طلب يقدمه إلى مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة، بمنح هذه المؤسسة أو (المؤسسات) المعينة تصاريح التشغيل اللازمة بدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة.

٣. يجوز لسـلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسـسـة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشـروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية طبقا لأحكام المعاهدة.

٤. يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة (٢) من هذه المادة ، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية أثناء ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة للحقوق المنصـوص عليها في الفقرة ٢ (ج) من المادة (٢) من هذه الاتفاقية، في أي حال، إلا إذا كان هناك اتفاق خاص بين الطرفين، لم يقتنع الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد رعاياه.

٥. يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت من تشغيل الخطوط المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقا لأحكام المادة (١٥) من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمة.

المادة ٤ – إلغاء وتحديد تراخيص التشغيل

١. يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي تراخيص التشغيل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو تعليق ممارستها للحقوق المحددة في المادة ٢ من هذه الاتفاقية أو أن تفرض ما تراه ملائما من الشروط، بصورة دائمة أو مؤقتة، على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية؛

أ. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معتادة ومنطقية من قبل سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الذي منح تلك الحقوق ووفقاً للمعاهدة؛ أو

ب. في حال فشل تلك المؤسسة في العمل طبقا للشروط الموضوعة بموجب هذه الاتفاقية؛ أو

ج. في أي حال، إلا إذا كان هناك اتفاق خاص بين الطرفين، لم تقتنع سلطات الطيران لذلك الطرف المتعاقد من أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها في يد أحد رعاياه؛ أو

د. وفقاً للفقرة (٦) من المادة ١٠ من هذه الاتفاقية؛

هـ. في حال فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات اللازمة لرفع مستوى السلامة وفقاً للفقرة (٢) من المادة ١٠ من هذه الاتفاقية؛ أو

و. في حال فشل الطرف الآخر في الالتزام بأي قرار أو حكم ينشأ عن تطبيق المادة ١٩ من هذه الاتفاقية؛

٢. ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشروط ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (١) إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً لما تنص عليه المادة ١٨.

٣. إن اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء ما بموجب هذه المادة، لا يؤدي إلى الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الآخر التي توجبها له المادة ١٩.

المادة ٥ – المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

١. يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بالسماح بصورة متبادلة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير خدمات النقل الجوي الدولي الخاضعة لهذه الاتفاقية.

٢. يتعهد كل طرف متعاقد باتخاذ كل ما يلزم من إجراءات في نطاق اختصاصه لإلغاء جميع أشكال التمييز والممارسات الضارة للمنافسة في ممارسة الحقوق والصلاحيات المحددة بهذه الاتفاقية.

٣. لا تفرض أي قيود على سعة الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ولا على عدد رحلاتها و/أو نوع (أنواعها) في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها وسعة طائراتها في الخدمات التي تقدمها.

٤. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو نوع (أنواع) الطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة ١٦ من المعاهدة.

٥. لا يفرض طرف على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف الآخر متطلبات رفض أولى أو نسبة تحميل أو رسم عدم ممانعة أو أى متطلبات أخرى تتعلق بالسعة أو عدد مرات التشغيل أو الحركة يمكن أن تتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية.

المادة ٦ – الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

١. يعفي كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب المباشرة وغير المباشرة ورسوم التفتيش وكافة الرسوم والضرائب المحلية الأخرى بالنسبة للطائرات وتجهيزاتها المعتادة ووقودها ومواد التشحيم ومعدات صيانتها وأدواتها وما فيها من لوازم فنية قابلة للاستهلاك وقطع غيار بما في ذلك المحركات ومخازن الطائرة وهذا يشمل دون أن يقتصر على أشياء مثل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ والمنتجات الأخرى المعدة للبيع أو الاستخدام من قبل الركاب خلال الرحلة والأشياء الأخرى المعدة والمستخدمة حصرياً في إطار تشغيل أو صيانة الطائرات التي تستخدمها مؤسسات النقل الجوي المشغلة للخطوط المتفق عليها، إضافة إلى مخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن الجوي و الزى الرسمي لطواقم الطائرة وأجهزة

الحاسوب وطابعات التذاكر المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة لأغراض الحجز وإصدار التذاكر وأي مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة ومواد الدعاية والإعلان المعتادة التي توزعها مؤسسة النقل الجوي المعينة دون مقابل.

٢. تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة بشرط:

أ. إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من قبل أو باسم مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر؛

ب. بقائها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد عند وصولها وحتى مغادرتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو استهلاكها خلال الطيران فوق ذلك الإقليم.

ج. تحميلها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مع كونها معدة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها؛ سواء استخدمت أو استهلكت هذه المواد كلياً أو جزئياً ضمن إقليم الطرف المتعاقد المانح للإعفاء أم لا، شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه الأشياء في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

٣. لا يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف الآخر. وفي هذه الحالة، تتمتع هذه التجهيزات والأشياء بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة على أنه قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية.

٤. تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو (مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاء أو (الإعفاءات) من الطرف المتعاقد الآخر.

المادة ٧ – تطبيق القوانين واللوائح والإجراءات الوطنية

١. تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في ملاحة جوية دولية من إقليمه، أو المتعلقة بملاحة وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل إقليمه، تطبق على الطائرات المشغلة من قبل مؤسسة أو (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز لجنسيتها كما يطبقها على طائراته هو، وتلتزم بها هذه الطائرات عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وعند مغادرته وأثناء تواجدها فيه.

٢. تسري قوانين ولوائح وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول وبقاء أو مغادرة من إقليمه للركاب والأمتعة والطواقم والبضائع المنقولة على متن الطائرات، بما في ذلك القوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملات والصحة والحجر الصحي وإجراءات النظافة الصحية أو قوانين وأنظمة البريد والمراسلات يجب الالتزام بها من قبل أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب والأمتعة والطواقم والبضائع عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول وعند مغادرته وأثناء التواجد فيه.

٣. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منح أي أفضلية لطائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر في ما يتعلق بتطبيق القوانين واللوائح المنصوص عليها في هذه المادة.

٤. يخضع الركاب والأمتعة وبضائع الشحن، العابرون مباشرة لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين والذين لا يغادرون مناطق المطار المخصصة لهذا الغرض لرقابة مبسطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية الموجهة ضد العنف والقرصنة الجوية والمخدرات. وتعفى من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الأمتعة والبضائع والرسوم الوطنية و/أو المحلية الأخرى.

المادة ٨ – المشاركة بالرمز

١. يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز (ويشمل ذلك المشاركة بالرمز مع طرف ثالث) مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى.

٢. قبل عرض خدمات المشاركة بالرمز ينبغي على الشركاء مقدمي الخدمة الاتفاق حول الطرف المسئول عن المسؤولية المدنية والأمور المتعلقة بعلاقات المسافرين و الأمن و السلامة و التسهيلات. وتودع الاتفاقية التي تحدد المسؤوليات السابقة لدى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين قبل تشغيل تلك الخدمات.

٣. توافق سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين على تلك الترتيبات بشرط حصول مؤسسات النقل الجوي على حقوق النقل الجوي أو التصديقات اللازمة لتلك الترتيبات.

٤. في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على المؤسسة المسوقة وفيما يتعلق بكل تذكرة مباعة، التأكد من أن الشاري يعلم تماما أيّ مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالنقل الفعلي بين كل قطاع من قطاعات الرحلة المعنية والمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي هي طرف العلاقة التعاقدية مع الشاري.

٥. يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسير تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة ٩ – شهادات الكفاءة الجوية وصلاحية الطيران

١. تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الصلاحية والرخص الصادرة، أو المعتمدة من أى من الطرفين المتعاقدين سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الرخص قد تم إصدارها، أو اعتمادها وفقاً للحد الأدنى للمعايير التي تنص عليها المعاهدة.

٢. يحق لكل طرف متعاقد رفض الاعتراف بشهادات الصلاحية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للرحلات التي تتم ضمن إقليمه.

٣. إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تجيز اختلافا عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، سواء كان هذا الاختلاف قد قيد لدى المنظمة الدولية للطيران المدني أم لا، فإن لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب، دون الإضرار بحقوق الطرف المتعاقد الأول وفقاً للمادة ١٠ (٢)، إجراء مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة ١٨، وذلك لغرض الاقتناع بكون الممارسة المعنية مقبولة لديه. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مرض يكون ذلك مبرراً لتطبيق المادة ٤ (١) من هذه الاتفاقية.

المادة ١٠ – سلامة الطيران

١. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشـــاورات في أي وقت بشـــأن معايير الســـلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفســـها أو تشـــغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشـــاورات في غضـــون ٣٠ يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

٢. إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشـــاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات الســـلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشـــكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضـــى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضـــرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (١٥) خمســـة عشـــر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك ســـوف يكون سبباً لتطبيق المادة ٤ (١) من هذه الاتفاقية.

٣. تم الاتفاق على أن أي طائرة تشـــغلها إحدى مؤســـســـات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضـــع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صـــحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

٤. إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

أ- مخاوف جدية بشـــأن كون الطائرة أو تشـــغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

ب- مخاوف جدية من وجود قصـــور في الصـــيانة والتطبيق الفعال لمعايير الســـلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة ٣٣ من المعاهدة، حرية الاســـتنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصـــدار أو اعتماد شـــهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشـــغل بموجبها تلك الطائرة، لا تســـاوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

٥. في حال رفض أحد ممثلي مؤســـســـة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الســـماح

بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (٤) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

٦. يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

٧. يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرات (٢) أو (٦) من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.

المادة ١١ – رسوم الاستخدام

١. يجب على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد بأن الرسوم التي تفرضها الجهات المسئولة أو يسمح بفرضها الطرف المتعاقد الآخر على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى، هي عادلة ومعقولة. ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة ويجب أن لا تكون أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لاستخدامها نفس التسهيلات والخدمات.

٢. لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح أفضلية بالنسبة لرسوم الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى وتستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية على مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ولا يحق للطرف المتعاقد أن يفرض رسوم أعلى بذلك من الرسوم التي يفرضها على مؤسسات النقل الجوي التابعة له والتي تستخدم نفس الخدمات الجوية الدولية وتستخدم نفس الطائرات والتسهيلات والخدمات أو يسمح .

٣. على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسئولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.

المادة ١٢ – أمن الطيران

١. انســـجاماً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، ويؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

٢. ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصـــة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر عام ١٩٦٣، والمعاهدة الخاصـــة بقمع الاســـتيلاء غير المشـــروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسـمبر عام ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشـروعة ضـد سـلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سـبتمبر عام ١٩٧١ وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشـــروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر عام ١٩٧١، والموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٤ فبراير عام ١٩٨٨، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

٣. يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المســاعدات اللازمة لبعضــهما الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى الغير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

٤. يجـب على الطرفين المتعـاقـدين، في علاقتهمـا المتبـادلـة، مراعـاة أحكـام أمن الطيران الموضـــوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.

٥. إضـــافة إلى ذلك، يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبا من مشـــغلي الطائرات المســـجلة لديهم أو مشـــغلي الطائرات الكائنة مقار أعمالهم الرئيســـية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقا لأحكام أمن الطيران المذكورة، فيما تنطبق به على الطرفين المتعاقدين.

٦. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشـــغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة ٤ أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه.

٧. على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسـبة في إقليمه بشـكل فعال لحماية

الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

٨. في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأقل مجازفة في الأرواح.

٩. يتخذ أي من الطرفين المتعاقدين ما يراه مناسباً من الإجراءات لضمان بقاء أي طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر تعرضت لعملية استيلاء غير مشروع أو لأي عمل تدخلي غير مشروع وهي على أرضه بقائها على أرضه ما لم تكن مغادرتها لازمة تحت وطأة واجب حماية أرواح ركابها وطواقمها.

١٠. عندما تكون لدى طرف متعاقد أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخل بأحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الأول أن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر. وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرض خلال خمسة عشر (١٥) يوماً من تاريخ هذا الطلب فإن ذلك سوف يشكل أساسا لتطبيق الفقرة (١) من المادة ٤ من هذه الاتفاقية. ويجوز لأي طرف متعاقد، في الحالات الطارئة، أن يتخذ إجراء مؤقت طبقا للفقرة (١) من المادة ٤ قبل انقضاء فترة الخمسة عشر (١٥) يوماً. ويجب وقف أي إجراء طبقا لهذه الفقرة حال قيام الطرف المتعاقد الآخر بالتقيد بالأحكام الأمنية لهذه المادة.

المادة ١٣ – النشاطات التجارية

١. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتنشيط حركة النقل الجوي وبيع التذاكر بالإضافة إلى التسهيلات الأخرى اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.

٢. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات وغيرها اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي.

٣. يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وبحسب اختيارها توفير احتياجاتها المذكورة في الفقرة ٢ من هذه المادة، إما عن طريق موظفيها الخاصين من أي جنسية كانت شريطة الحصول على إذن العمل المناسب وفقاً للقوانين والأنظمة القائمة لدى الطرف المتعاقد الآخر، أو عن طريق استخدام خدمات مؤسسة نقل جوي أخرى أو منشأة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ومصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في ذلك الطرف المتعاقد.

٤. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسبا، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. ويحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تبيع، ويحق لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل الحر.

٥. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وبحسب ما تراه مناسباً أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة الوطنية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر وذلك وفقاً للوائح النقد المحلي.

٦. يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تطبيق مبادئ السلوك المحددة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني لتنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الآلي داخل إقليمه، بما يتفق مع اللوائح والالتزامات الأخرى ذات الصلة فيما يتعلق بأنظمة الحجز الآلي.

٧. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة القيام بإجراءاتها الخاصة بالمناولة الأرضية من حيث عمليات التدقيق للركاب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة هبوط أو إقلاع الطائرة كما أنه يخضع للقيود التي تفرضها متطلبات السلامة في المطار والأمن والبنية التحتية للمطار. وعندما تحول اعتبارات السلامة والأمن دون ممارسة الحق المذكور في هذه الفقرة، تتاح خدمات المناولة الأرضية دون تفضيل أو تمييز لأي مؤسسة نقل جوي تقدم خدمات جوية دولية مشابهة.

٨. على أساس تبادلي وبالإضافة إلى الحق الممنوح بموجب الفقرة (٧) من هذه المادة، يحق لأي مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تختار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أي وكيل من وكلاء المناولة المتنافسين والمعتمدين لدى السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، من أجل توفير خدمات المناولة جزئياً أو كلياً.

٩. يجوز السماح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أيضاً أن توفر خدمات المناولة الأرضية المبينة في الفقرة (٧) من هذه المادة جزئياً أو كلياً لمؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تخدم نفس المطار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

١٠. تتم كافة الأعمال المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين واللوائح النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة ١٤ – تحويل الإيرادات

١. يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المحصلة على هذه الإيرادات (يشمل ذلك الربح المستحق على المبالغ المودعه في انتظار التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتداول طبقا للوائح الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية. و في حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية، تتم هذه التحويلات على اساس اسعار الصرف السائدة للدفعات الجارية.

٢. إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويلات فائض الإيرادات عن المصروفات التي تحققها مؤسسة/مؤسسات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر يجوز لذلك الطرف المتعاقد فرض قيود مماثلة على مؤسسة/مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الأول.

٣. في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة ١٥ – الموافقة على جداول الرحلات

١. يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد أن تقدم إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر جداول رحلاتها للخطوط للموافقة عليها قبل افتتاح الخط الجوي، والذي يحدد عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع وفترة الصلاحية. وتطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ عليها.

٢. إذا أرادت مؤسسة النقل الجوي المعينة أن تقوم بتسيير رحلات إضافية ملحقة بجداول رحلات المعتمدة، يتعين عليها الحصول على تصريح مسبق من سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر المعني، الذي يتعين عليه بدوره أن يقوم بدراسة الطلب إيجابياً.

المادة ١٦ – التعرفات

١. يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد التعرفات التي يتقاضها بناء

على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعرفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيها.

٢. يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل التعرفة التي تريد تقاضيها لدى مؤسسات النقل الجوي المعينة من وإلى إقليمه أو المغادرة منه. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بثلاثين (٣٠) يوماً على الأقل. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين المتعاقدين لمؤسسة النقل الجوي المعنية باعتماد التعرفة خلال مهلة أقصر، تدخل التعرفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

٣. لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، باستثناء ما تنص عليه خلافا لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو استمرارية التعرفات المقترح تقاضيها أو التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.

٤. يجوز للطرفين المتعاقدين التدخل في أي وقت ويكون ذلك مقتصرا على:

أ. منع التعرفة التي تعتبر تطبيقها سلوكاً غير قابل للمنافسة والتي تكون لها ويحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضررا للطرف المتنافس الآخر أو استبعاد هذا الطرف المنافس من الخط الجوي؛

ب. حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛ و

ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعينة من الأسعار المنخفضة المصطنعة.

٥. عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي غير منسجمة مع ما تنص عليه الفقرة (٤) من هذه المادة، جاز لها أن تطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى ٣٠ يوماً بعد استلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون في توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ الحلول المعقولة حول الموضوع. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضي، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك.

المادة ١٧ – تبادل المعلومات

١. على سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتبادل المعلومات بأسرع ما يمكن والتي تتعلق بالتصاريح الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لهما لتقديم الخدمات عبر ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويشمل ذلك نسخ من الشهادات والتصاريح الحالية لخدمات النقل الجوي على الطرق المقترحة مصحوبة بالتعديلات وأوامر الإعفاء.

٢. على سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بالبيانات الإحصائية الدورية لتحديد مقدار الحركة الجوية المنطلقة من والقادمة إلى إقليم ذاك الطرف المتعاقد الآخر، قد تكون مطلوبة بصورة معقولة.

المادة ١٨ – المشاورات

١. تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وبروح من التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها بشأن تنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية إذا اقتضى الأمر ذلك.

٢. مع مراعاة المواد ٤ و ١٠ و ١٢ و ١٦، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف الآخر الدخول في مشاورات ، شفاهة أو كتابة، في غضون (٦٠) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة ١٩ – تسوية النزاعات

١. إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، وجب عليهما أولا محاولة تسويته بالتفاوض.

٢. إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة للتوسط.

٣. إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة (٣) محكمين، يتم تشكيلها على النحو التالي:

أ- يعين كل طرف متعاقد محكما واحدا له خلال فترة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم

طلب الإحالة إلى التحكيم. ويقوم المحكمان خلال ستين (٦٠) يوما من تاريخ تعيين المحكم الثاني بتعيين أحد رعايا دولة ثالثة محكماً ثالثاً يكون رئيساً لهيئة المحكمين؛

ب- إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب خلال فترة (٣٠) يوماً. إذا كان هذا الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. وفي هذه الحالة يجب ألا يكون المحكم أو المحكمون المعينون من قبل رئيس المجلس أو أرفع نوابه حسب الحال من رعايا أي من الطرفين المتعاقدين أو المقيمين الدائمين لديه.

٤. باستثناء ما هو منصوص عليه في ما يلي في هذه المادة أو حسب ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين، يتعين على هيئة التحكيم أن تحدد مكان عقد مداولاتها و حدود اختصاصها أو اختصاص أي من الطرفين المتعاقدين، وفقاً لهذه الاتفاقية. وتضع الهيئة إجراءات التحكيم بنفسها. ويعقد مؤتمر لتحديد المسائل الخاضعة للتحكيم والإجراءات المحددة الواجب إتباعها خلال فتره أقصاها ٣٠ يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم.

٥. باستثناء ما يتم الاتفاق عليه بين الطرفين خلافا لذلك أو ما تحدده هيئة التحكيم، يقوم كل طرف متعاقد بتقديم مذكرة خلال ٤٥ يوماً بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم، ويجب الرد على هذه المذكرات خلال ٦٠ يوما بعد ذلك. وتعقد هيئة التحكيم جلسة بطلب من أي من الطرفين المتعاقدين، أو حسب تقديرها وحدها، خلال ٣٠ يوماً من تاريخ تسليم الرد على مذكرات الطرفين.

٦. يتعين على هيئة التحكيم أن تصدر قرارا خطيا خلال ٣٠ يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، وإذا لم تعقد جلسة استماع، يكون خلال ٣٠ يوماً من تسليم الرد على المذكرات. ويتخذ القرار بغالبية الأصوات.

٧. يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات للاستيضاح حول القرار خلال ١٥ يوماً من استلامه على أن يتم إصدار هذا الإيضاحات خلال ١٥ يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

٨. يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي شرط أو حكم مؤقت أو قرار نهائي تصدره الهيئة.

٩. مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم وحصة متساوية من التكاليف الأخرى للهيئة، بما في ذلك أي نفقات لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أو لأرفع نوابه لدى تنفيذه للإجراءات الواردة في الفقرة ٣ (ب) من هذه المادة.

١٠. في حال عدم التزام أي من الطرفين المتعاقدين بالقرار الصادر وفقاً للفقرة (٨) من هذه الاتفاقية، يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات كان

قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملتزم.

المادة ٢٠ – تعديل الاتفاقية

١. مع مراعاة أحكام الفقرة (٢) من هذه المادة، إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين بتعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب الاتفاق عليه طبقا لأحكام المادة ١٨ ويتم تحقيقه بتبادل وثائق التصديق بالطرق الدبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ في تاريخ يحدده الطرفان المتعاقدان، ويتوقف هذا التاريخ على اكتمال الإجراءات الداخلية الخاصة بكل طرف متعاقد.

٢. يجوز الاتفاق على أي تعديلات لملحق هذه الاتفاقية بشكل مباشر بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين. وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ من تاريخ الموافقة عليها.

٣. تعتبر هذه الاتفاقية، مع مراعاة التغييرات اللازمة، معدلة بموجب أحكام أي معاهدة دولية أو اتفاقية متعددة الأطراف تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة ٢١ – تسجيل الاتفاقية

يقدم الطرفان المتعاقدان هذه الاتفاقية وأي تعديلات لاحقة، باستثناء تعديلات الملحق، إلى المنظمة العالمية للطيران المدني لتسجيلها لديها.

المادة ٢٢ – إنهاء الاتفاقية

١. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية ، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (١٢) شهرا بعد تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة.

٢. وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (١٤) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة ٢٣ – دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

الملحق

جدول الطرق

القسم ١:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة تشغيلها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في فيتنام	أي نقاط

القسم ٢:

الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لجمهورية فيتنام الاشتراكية تشغيلها:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في فيتنام	أي نقاط	أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

تشغيل الخدمات الجوية المتفق عليها

١. يجوز لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تشغل أي رحلات تختارها في اتجاه واحد أو اتجاهين؛ وأن تشغل خدمات للنقاط المتوسطة أو فيما وراء على الطرق الجوية المحددة بأي تشكيلة وبأي ترتيب تريد؛ وأن تلغي المرور على أي نقاط متوسطة أو ما وراء؛ وأن تلغي خدماتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو في أي نقطة فيما وراء ذلك الإقليم؛ وأن تخدم النقاط الواقعة داخل إقليم كل من الطرفين المتعاقدين بأي تشكيلة كانت؛ وأن تنقل حركتها المرورية من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى في أي نقطة أو نقاط على الطريق؛ وأن تجمع أرقاماً مختلفة للرحلات ضمن تشغيل طائرة واحدة؛ وأن تستخدم طائرات مملوكة لها أو مستأجرة (بطاقم أو بدون).

٢. ممارسة حقوق النقل بالحرية الخامسة من/إلى أى نقاط متوسطة/فيما وراء لخدمات الركاب أو الشحن (كل على حده أو مجتمعين) يكون خاضعاً لموافقة سلطات الطيران فى البلدين التى ستنظر بايجابية واعتبارات تفضيلية لطلبات الناقلات الجوية المعينة لهذه الحقوق.

يتم العمل بموجب هذه الاتفاقية بصـــفة مبدئية من تاريخ التوقيع عليها و تدخل حيز التنفيذ فى تاريخ اســـتلام آخر إخطار عن طريق القنوات الدبلوماســـية بأن الطرفين المتعاقدين قد أكملا إجراءاتهما الداخلية المطلوبة لدخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

عند دخولها حيز التنفيذ، تلغى هذه الاتفاقية الموقعة بين حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وجمهورية فيتنام الاشتراكية الخاصة بخدمات النقل الجوى الموقعة فى مدينة أبوظبى بتاريخ ٢٢ مايو ٢٠٠١.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضـــين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا على هذه الاتفاقية المحررة على نســـختين أصـــليتين باللغة العربية و اللغة الفيتنامية و اللغة الإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي ويحتفظ كل طرف متعاقد بنسخة أصلية لأغراض التنفيذ. فى حالة الاختلاف فى التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

تم تحريرها في مدينة ..... في هذا اليوم ..... من شهر ديسمبر عام ٢٠١٤م.

عن حكومة	**عن حكومة**
جمهورية فيتنام الاشتراكية	**دولة الإمارات العربية المتحدة**
دينه لا تانغ	**المهندس/ سلطان بن سعيد المنصوري**
وزير النقل	**وزير الاقتصاد**