HIỆP ĐỊNH
VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ NHÀ NƯỚC IXRAEN

HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ NHÀ NƯỚC IXRAEN

Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Nhà nước Ixraen, dưới đây được gọi là "Các bên ký kết",

Là các Bên của Công ước hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicagô ngày mùng 7 tháng 12 năm 1944; và

Thừa nhận tầm quan trọng của vận tải hàng không là công cụ kiến tạo và gìn giữ tình hữu nghị, sự hiểu biết và sự hợp tác giữa nhân dân hai nước; và

Mong muốn phát huy sự phát triển vận tải hàng không giữa Ixraen và Việt Nam và tiếp tục mở rộng tối đa sự hợp tác quốc tế trong lĩnh vực này; và

Mong muốn ký kết một Hiệp định cho việc khai thác các chuyến bay giữa lãnh thổ của họ;

Đã thoả thuận như sau:

ĐIỀU 1

ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho mục đích của giải thích và áp dụng Hiệp định này, trừ khi có quy định khác:

a) Thuật ngữ "Công ước" chỉ Công ước hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicagô ngày mùng 7 tháng 12 năm 1944, và bao gồm bất kỳ Phụ lục nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước, bất kỳ sửa đổi nào đối với các Phụ lục hoặc đối với Công ước theo Điều 90 và 94 của Công ước và trong chừng mực các Phụ lục và các sửa đổi này có hiệu lực đối với hoặc cả hai Bên ký kết phê chuẩn;

b) Thuật ngữ "nhà chức trách hàng không" trong trường hợp nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam, chỉ Cục hàng không Việt Nam và trong trường hợp Nhà nước Ixraen, chỉ Bộ trưởng giao thông vận tải hoặc, trong cả hai trường hợp, chỉ bất cứ người hoặc cơ quan nào được uỷ quyền thực hiện bất kỳ chức năng nào mà các nhà chức trách nói trên đang thực hiện hoặc các chức năng tương tự;

c) Thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ hãng hàng không được các Bên ký kết chỉ định khai thác các chuyến bay thoả thuận được quy định tại Phụ lục của Hiệp định và theo đúng Điều 3 của Hiệp định;

d) Thuật ngữ "lãnh thổ", đối với nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), vùng lãnh hải và nội thuỷ tiếp giáp cùng vùng trời phía bên trên thuộc chủ quyền của Việt Nam và đối với Nhà nước Ixraen, có nghĩa được quy định tại Điều 2 của Công ước;

e) Thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "dừng với mục đích phi thương mại" có nghĩa được quy định tại Điều 96 của Công ước;

f) Thuật ngữ "Hiệp định" chỉ Hiệp định này, các Phụ lục của Hiệp định và bất kỳ sửa đổi nào sau đó, sẽ tạo thành một phần không thể tách rời của Hiệp định này;

g) Thuật ngữ "Phụ lục" chỉ Phụ lục của Hiệp định hoặc được sửa đổi theo đúng các quy định tại khoản 2 Điều 20 của Hiệp định;

h) Thuật ngữ "các đường bay quy định" chỉ các đường bay được quy định hoặc sẽ được quy định tại Phụ lục của Hiệp định;

i) Thuật ngữ "chuyến bay thoả thuận" có nghĩa là các chuyến bay quốc tế do tầu bay thực hiện cho việc đi lại công cộng của hành khách, hàng hoá và thư tín, có thể được khai thác, theo quy định của Hiệp định, trên các đường bay quy định;

j) Thuật ngữ "phí sử dụng" chỉ một khoản phí do nhà chức trách có thẩm quyền thu hoặc cho phép thu đối với các hãng hàng không cho việc cung cấp tài sản cảng hàng không hoặc các phương tiện hoặc các trang thiết bị dẫn đường, bao gồm các dịch vụ và các phương tiện liên quan cho tầu bay, tổ bay, hành khách và hàng hoá của các tầu bay này;

k) Thuật ngữ "giá cước" chỉ các giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách và hàng hoá và các điều kiện theo đó các giá tiền này được áp dụng, bao gồm cả các giá tiền và các điều kiện đối với các dịch vụ đại lý và các dịch vụ phụ khác nhưng không bao gồm tiền công hoặc các điều kiện đối với việc chuyên chở bưu kiện;

l) Thuật ngữ "tải cung ứng" đối với "các chuyến bay thoả thuận" chỉ tải cung ứng của tầu bay được sử dụng cho các chuyến bay đó nhân với tần suất của tầu bay đó trong một giai đoạn thời gian và đường bay hoặc một phần đường bay nhất định;

m) Thuật ngữ "tạm dừng" chỉ sự ngừng có chủ đích trong hành trình của một hành khách tại một điểm nằm giữa điểm xuất phát và điểm đến, được sự chấp thuận trước của hãng hàng không chỉ định hay các hãng hàng không.

ĐIỀU 2

TRAO QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho Bên ký kết kia các quyền được quy định trong Hiệp định để thiết lập và khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay quy định tại Phụ lục dưới đây.

2. Trừ khi có quy định khác trong Hiệp định và Phụ lục của Hiệp định, hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được hưởng các quyền sau đây:

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

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

   c) Khi khai thác một chuyến bay thoả thuận trên đường bay quy định, được lấy lên và cho xuống trong lãnh thổ của Bên ký kết kia tại các điểm quy định trong Phụ lục của Hiệp định, hành khách, hàng hoá và bưu kiện đi hoặc đến lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không; và

   d) Lấy lên và cho xuống trong lãnh thổ của nước thứ ba tại các điểm thoả thuận và theo quy định tại Phụ lục của Hiệp định, hành khách, hành lý, hàng hoá và bưu kiện đi hoặc đến lãnh thổ của Bên ký kết kia.

3. Không có quy định nào trong Hiệp định này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên máy bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hàng hoá hay bưu kiện, chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.

4. Các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết không phải là các hãng được chỉ định theo Điều 3 của Hiệp định cũng sẽ được hưởng các quyền quy định tại khoản 2a và 2b của Điều này, với điều kiện nhận được trước đầy đủ sự cho phép của nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 3

CHỈ ĐỊNH HÃNG HÀNG KHÔNG VÀ CẤP PHÉP KHAI THÁC

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia một hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định giữa lãnh thổ hai nước.

2. Khi nhận được thông báo như vậy Bên ký kết kia, tuỳ thuộc vào các quy định của khoản 3 và 4 của Điều này, sẽ không chậm trễ cấp cho hãng hàng không được chỉ định đó giấy phép khai thác thích hợp.

3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu 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 qui định theo pháp luật và các quy định được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các điều khoản của Công ước Chicago.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nêu ở khoản 2 của Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc một hãng hàng không được chỉ định thực hiện các quyền quy định ở Điều 2 của Hiệp định này trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết nói trên không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó.

5. Khi hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thoả thuận, với điều kiện hãng hàng không này tuân thủ các quy định hiện hành của Hiệp định này.

ĐIỀU 4

THOẢ THUẬN LIÊN DANH

1. Trong khi khai thác hoặc tổ chức bán cho các chuyến bay chở khách thoả thuận giữa Việt Nam và Ixraen, hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết, là hãng hàng không vận chuyển hoặc tiếp thị (phi vận chuyển), đều có thể tham gia vào các thoả thuận liên danh với một hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia với điều kiện:

   a) mỗi chuyến bay liên danh sẽ được tính vào số tải cung ứng của Bên ký kết đã chỉ định hãng hàng không khai thác;

   b) mỗi hãng hàng không tham gia vào thoả thuận liên danh phải được cấp phép về đường bay, thương quyền, tải cung ứng và quyền liên danh;

   c) vận chuyển có thể được chuyển giao giữa các tầu bay tham gia vào thoả thuận bay liên danh mà không bị giới hạn về số lượng, kích thước và loại tầu bay; và

   d) các thương quyền nội địa, thương quyền năm và quyền tạm dừng sẽ không có trên chuyến bay liên danh.

2. Không ý nào trong khoản 1 sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của mỗi bên bất kỳ quyền bổ sung nào về tầu bay của mình

3. Mỗi hàng không tham gia vào thoả thuận liên danh phải đảm bảo rằng tại điểm bán vé hành khách cho một chuyến bay liên danh, hành khách được thông báo hãng hàng không nào thực sự là hãng vận chuyển trên mỗi hành trình hoặc từng chặng của một

hành trình. Mỗi hãng hàng không tham gia liên danh cũng sẽ hướng dẫn đại lý của hãng tuân thủ yêu cầu thông báo này.

ĐIỀU 5

THU HỒI HOẶC ĐÌNH CHỈ CÁC QUYỀN

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

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

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

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

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

ĐIỀU 6

MIỄN CÁC PHÍ VÀ THUẾ

1. Trên cơ sở có đi có lại, mỗi Bên ký kết sẽ miễn cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia ở mức cao nhất theo luật pháp quốc gia các hạn chế nhập khẩu, thuế hải quan, thuế môn bài, phí kiểm dịch và các loại phí và lệ phí khác của nhà nước đối với đồ dự trữ, phụ tùng bao gồm động cơ, các thiết bị tầu bay thông thường, đồ dự trữ tầu bay và thức ăn (bao gồm thuốc lá, rượu, bia và các sản phẩm khác dùng để bán cho hành khách với số lượng hạn chế trong chuyến bay) và các vật dụng khác chỉ sử dụng cho việc khai thác hoặc phục vụ tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác các chuyến bay thoả thuận cũng như vé, vận đơn và bất kỳ vật phẩm in ấn nào trên đó có in biểu tượng của công ty và các tài liệu quảng cáo thông thường mà hãng hàng không được chỉ định không thu phí .

2. Việc miễn theo Điều này sẽ áp dụng cho các vật phẩm được nêu tại khoản 1 của Điều này:

a) được hoặc được nhân danh hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia đưa vào lãnh thổ của một Bên ký kết;

b) Được để trên tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sau khi đến hoặc sau khi đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia;

c) Được đưa lên tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết tại lãnh thổ của Bên ký kết kia và để sử dụng trong việc khai thác các chuyến bay thoả thuận dù các vật phẩm này có được tiêu thụ toàn bộ hay một phần trong lãnh thổ của Bên ký kết cho phép miễn, với điều kiện các vật phẩm này không được chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

Các đồ vật được quy định tại các mục a), b) và c) trên sẽ được đặt dưới sự giám sát hoặc kiểm soát của hải quan.

3. Thiết bị thông thường trên tầu bay, cũng như các vật phẩm và các đồ dự trữ thường để trên tầu bay của hãng hàng không chỉ định của một trong hai Bên ký kết chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự đồng ý của nhà chức trách hải quan tại lãnh thổ đó. Trong trường hợp này, chúng có thể được đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nêu trên cho đến khi chúng được đưa ra hoặc được giải quyết theo các quy định Hải quan.

4. Việc miễn quy định tại khoản 1 của Điều này cũng sẽ được áp dụng khi hãng hàng không của một Bên ký kết có hợp đồng với một hãng hàng không khác - cũng được hưởng việc miễn tương tự tại Bên ký kết kia - về cho vay hoặc chuyển giao trong lãnh thổ của Bên ký kết đó các đồ vật được quy định tại khoản 1 của Điều này.

ĐIỀU 7

GIÁ CƯỚC

1. Các giá cước do một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này thu đối với việc chuyên chở từ hoặc đến lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ được qui định theo mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố có liên quan, bao gồm quyền lợi của người sử dụng, chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý, giá cước của hãng hàng không khác và các cân nhắc khác về mặt thị trường. Các Bên ký kết sẽ coi các giá cước không được chấp nhận nếu giá đó mang tính bóc lột hoặc phân biệt đối xử, giá cao không bình thường hoặc hạn chế vì sự lạm dụng vị trí chi phối, hoặc thấp giả tạo vì sự trợ cấp hoặc hỗ trợ trực tiếp hay gián tiếp của chính phủ.

2. Giá cước quy định tại khoản 1 của Điều này có thể được từng hãng hàng không được chỉ định xây dựng và sẽ được hãng hàng không được chỉ định đệ trình hồ sơ lên hai nhà chức trách hàng không ít nhất 30 ngày (hoặc thời gian ít hơn nếu cả hai nhà chức trách nhất trí) trước ngày giá cước có hiệu lực.

3. Một giá cước được đệ trình lên có thể được nhà chức trách hàng không phê duyệt vào bất cứ lúc nào. Tuy nhiên, tuỳ theo quy định của khoản kế tiếp sau đây, giá cước này sẽ được coi là đã được phê duyệt sau 21 ngày kể từ hồ sơ được nhận, trừ khi nhà chức

trách hàng không của hai nước đã thông báo cho bên kia bằng văn bản trong vòng 20 ngày từ ngày hồ sơ được nhận rằng họ không duyệt giá cước đề xuất này.

4. Không quy định nào tại khoản 3 trên cản trở việc nhà chức trách hàng không của một trong Bên ký kết đơn phương bác một số hồ sơ giá cước do các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó nộp.

5. Nếu nhà chức trách của một trong hai Bên ký kết coi một giá cước do một hãng hàng không được chỉ định của Bên Ký kết kia đệ trình là quá mức hoặc rằng việc áp dụng giá cước đó sẽ tạo nên một thói quen chống cạnh tranh chắc chắn sẽ gây thiệt hại cho (các) hãng hàng không khác, nhà chức trách này có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia trong vòng 20 ngày từ ngày nhận hồ sơ. Các cuộc trao đổi ý kiến sẽ được hoàn tất trong vòng 21 ngày từ ngày nhận được yêu cầu và giá cước đề xuất sẽ chưa có hiệu lực trừ khi cả hai nhà chức trách đồng ý khác.

6. Một giá cước được thiết lập theo các quy định của Điều này sẽ có hiệu lực đến khi một giá cước mới được thiết lập. Tuy nhiên, một giá cước sẽ không được kéo dài theo khoản này quá (12) tháng từ ngày mà giá cước đó đã phải hết hạn.

ĐIỀU 8

ĐẠI DIỆN

1. Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép, trên cơ sở có đi có lại, duy trì tại lãnh thổ của Bên ký kết kia đại diện của họ và các nhân viên thương mại, khai thác và kỹ thuật cần thiết để khai thác các chuyến bay thoả thuận. Nhân viên này sẽ được lựa chọn từ các công dân của cả hai Bên nếu cần thiết.

2. Yêu cầu về nhân viên này, tuỳ theo lựa chọn của hãng hàng không được chỉ định, có thể được đáp ứng bằng nhân viên của chính hãng hoặc qua sử dụng dịch vụ của các tổ chức, công ty hoặc hãng hàng không đang hoạt động tại lãnh thổ của Bên ký kết kia, và các tổ chức này được uỷ quyền để thực hiện những dịch vụ như vậy tại lãnh thổ của Bên ký kết kia.

3. Đại diện và nhân viên sẽ chịu sự điều chỉnh của luật và quy định đang có hiệu lực của Bên ký kết kia, và, theo luật và quy chế này, mỗi Bên ký kết, trên cơ sở có đi có lại và không chút chậm trễ, sẽ cấp các giấy phép làm việc cần thiết, thị thực làm việc hoặc các giấy tờ tương tự khác cho đại diện và nhân viên được nêu tại khoản 1 của Điều này.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ trợ giúp hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong việc thiết lập văn phòng của họ và yêu cầu những trang thiết bị cần thiết cho hoạt động của văn phòng này, nhằm tạo thuận lợi cho việc khai thác của các hãng hàng không của các Bên ký kết mà không gặp các trì hoãn không đáng có .

ĐIỀU 9

ÁP DỤNG LUẬT VÀ QUY ĐỊNH

1. Luật và quy định của mỗi Bên ký kết quy định việc bay đến và bay đi từ lãnh thổ của Bên ký kết đó đối với tàu bay liên quan đến dẫn đường quốc tế, hoặc liên quan đến việc khai thác của tàu bay này khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết ấy, sẽ được áp dụng đối với tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khi đi vào, đi ra và trong khi ở lại trong lãnh thổ nói trên.

2. Luật và quy định của mỗi Bên ký kết về việc bay vào, ở lại, quá cảnh và bay đi từ lãnh thổ của Bên ký kết ấy của hành khách, tổ bay, hành lý , hàng hoá và thư tín lên tàu bay, bao gồm các quy định liên quan đến việc đến và đi, nhập cảnh và xuất cảnh, hộ chiếu, hải quan, ngoại tệ và các biện pháp thanh trùng, sẽ được hãng hàng không của mỗi bên Ký kết tuân thủ khi đi vào hoặc đi ra hoặc trong khi ở trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 10

KHAI THÁC TÀU BAY THUÊ KHÔ

1. Khi một hãng hàng không được chỉ định đề xuất được sử dụng một tàu bay không thuộc quyền sở hữu của hãng trên các chuyến bay quy định dưới đây, việc này sẽ chỉ được phép với các điều kiện sau:

   a) những thoả thuận như vậy sẽ không có nghĩa là cho phép một hãng hàng cho thuê tàu bay của bên thứ ba tiếp cận với thương quyền mà hãng hàng không này không được hưởng;

   b) lợi nhuận tài chính mà hãng hàng không cho thuê tàu bay nhận được sẽ không phụ thuộc vào việc có lãi hay thua lỗ trong khai thác của hãng hàng không được chỉ định có liên quan; và

   c) trách nhiệm về duy trì đủ điều kiện bay và các tiêu chuẩn khai thác và bảo dưỡng đầy đủ của bất kỳ tàu bay thuê nào do một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khai thác sẽ được thiết lập để thoả mãn yêu cầu của cả hai nhà chức trách hàng không.

2. Một hãng hàng không được chỉ định sẽ không bị cấm việc cung ứng dịch vụ sử dụng tàu bay thuê miễn là bất kỳ thoả thuận thuê nào đều phải thoả mãn các điều kiện ở trên.

ĐIỀU 11

CÔNG NHẬN CHỨNG CHỈ VÀ BẰNG

1. Chứng chỉ đủ điều kiện bay, chứng chỉ năng định và bằng được cấp hoặc gia hạn của một Bên ký kết và vẫn còn hiệu lực sẽ được Bên ký kết kia công nhận có giá trị với mục

đích khai thác các chuyến bay thoả thuận miễn là những yêu cầu để cấp hoặc gia hạn những chứng chỉ và bằng trên ngan bằng hoặc trên mức tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

2. Tuy nhiên mỗi Bên ký kết có quyền từ chối công nhận hiệu lực của các chứng chỉ năng định và bằng do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình nhằm mục đích bay quá cảnh trên lãnh thổ của mình.

ĐIỀU 12

AN NINH

1. Các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của các bên đối với nhau về việc bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại hành vi can thiệp bất hợp pháp. Các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay, ký tại Tô-ki-ô ngày 14/09/1963, Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt tàu bay bất hợp pháp ký tại La Hay ngày 16/12/1970, Công ước về đấu tranh với những hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng không dân dụng ký tại Mông-rê-an ngày 23/09/1971 và Nghị định thư về đấu tranh với các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các cảng hàng không phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, ký tại Mông-rê-an ngày 24/2/1988 và bất kỳ hiệp định đa phương nào về an ninh hàng không có sự ràng buộc cả hai Bên ký kết.

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

3. Các Bên ký kết, trong mối quan hệ chung, sẽ hành động phù hợp với các quy định về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và được chỉ định là các Phụ lục của Công ước hàng không dân dụng quốc tế trong giới hạn mà các quy định về an ninh này áp dụng đối với các Bên ký kết; họ sẽ yêu cầu rằng các nhà khai thác tàu vay theo đăng ký của mình, các nhà khai thác tàu bay có địa điểm kinh doanh hoặc nơi thường trú trên lãnh thổ của mình và các nhà khai thác sân bay trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với những quy định về an ninh hàng không.

4. Mỗi Bên ký kết đồng ý rằng các nhà khai thác tàu bay của mình có thể bị Bên ký kết kia yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại khoản 3 ở trên đối với việc vào, ra hoặc ở trên lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích đáng đang được áp dụng một cách hữu hiệu trên lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, những vật dụng xách tay, hành lý, hàng hoá và đồ phục vụ trên tàu bay trước và trong khi đưa lên/ đưa xuống khỏi tàu bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ đáp ứng bất kỳ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với mối đe doạ cụ thể.

5. Khi có sự cố hoặc nguy cơ có sự cố về bắt giữ trái phép tàu bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay đó, hành khách và tổ bay, sân

bay hoặc các trang thiết bị dẫn đường hàng không xảy ra, các Bên ký kết sẽ trợ giúp nhau bằng cách tạo thuận lợi trong việc thông tin liên lạc và tiến hành các biện pháp thích hợp khác nhau nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự cố hoặc nguy cơ sự cố đó.

6. Khi một Bên ký kết có cơ sở hợp lý cho rằng Bên ký kết kia đã không tuân thủ những quy định về an ninh hàng không của Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó có thể yêu cầu có các cuộc trao đổi ngay lập tức với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.

7. Việc thực hiện các thoả thuận liên quan đến các biện pháp an ninh đặc biệt sẽ được tiến hành phải có sự đồng ý của nhà chức trách có thẩm quyền của các Bên ký kết.

ĐIỀU 13

BÁN, CHUYỂN THU NHẬP DƯ THỪA

Theo nguyên tắc có đi có lại:

1. Hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết được tự do bán vận chuyển hàng không trên lãnh thổ của Bên ký kết kia, trực tiếp hoặc thông qua các đại lý, bằng đồng tiền bản địa hoặc bằng bất kỳ đồng tiền chuyển đổi tự do nào; tuỳ thuộc vào sự cho phép đầy đủ của nhà chức trách phù hợp.

2. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ được tự do chuyển đổi sang đồng tiền chuyển đổi tự do nào số dư thừa của thu nhập sau khi chi dùng và chuyển từ lãnh thổ nơi bán về lãnh thổ nước mình số thu nhập dư thừa này. Việc chuyển đổi này bao gồm cả thu nhập từ việc bán vận chuyển hàng không trực tiếp hoặc thông qua đại lý cùng các dịch vụ bổ sung phụ thuộc, và việc thanh toán sẽ được tiến hành tuân theo các điều khoản của thoả thuận thanh toán có hiệu lực giữa hai nước, nếu như đã đạt được một thoả thuận như vậy, cùng các quy định về tiền tệ hiện hành.

3. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ nhận được sự phê chuẩn của nhà chức trách có thẩm quyền cho việc chuyển đổi như vậy trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày nộp đơn. Thủ tục chuyển đổi sẽ tuân theo quy chế ngoại hối của quốc gia nơi phát sinh lợi nhuận.

4. Các hãng hàng không của các Bên ký kết sẽ được tự do thực hiện việc chuyển tiền thực sự khi nhận được sự chấp thuận. Trong trường hợp vì những lý do kỹ thuật, việc chuyển tiền không thể thực hiện ngay lập tức, các hãng hàng không của các Bên ký kết sẽ nhận được ưu tiên trong việc chuyển tiền tương tự việc chuyển tiền trong nhập khẩu của Bên ký kết kia.

5. Mỗi Bên ký kết sẽ cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia miễn tất cả các loại thuế và phí đối với lợi nhuận hoặc thu nhập có được từ việc khai thác các dịch vụ hàng không. Những lợi nhuận và thu nhập này sẽ chỉ bị đánh thuế ở lãnh thổ của Bên ký kết nơi có trụ sở kinh doanh chính của hãng hàng không được chỉ định có liên

quan. Nếu hai Bên ký kết có thoả thuận về tránh đánh thuế hai lần liên quan đến thuế thu nhập và vốn, thoả thuận này sẽ được ưu tiên.

ĐIỀU 14

TẢI CUNG ỨNG

1. Tất cả các hãng hàng không được chỉ định sẽ có cơ hội công bằng và bình đẳng để khai thác các chuyến bay thoả thuận như được quy định tại Phụ lục của Hiệp định.

2. Khi khai thác các chuyến bay thoả thuận, hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hãng hàng không của Bên ký kết kia để không làm ảnh hưởng quá mức đến các chuyến bay do bên đó cung ứng trên toàn bộ hoặc một phần của cùng tuyến bay, hoặc trên các tuyến bay khác trong mạng bay của nó.

3. Tải cung ứng mà các hãng hàng không được chỉ định đưa ra trên chuyến bay thoả thuận sẽ có mối quan hệ chặt chẽ với các dự đoán yêu cầu về vận tải hàng không của cộng đồng đi lại giữa lãnh thổ của các Bên ký kết.

4. Tần suất và lịch bay cho việc khai thác các chuyến bay thoả thuận sẽ được đệ trình lên nhà chức trách hàng không để phê chuẩn ít nhất ba mươi (30) ngày trước khi việc khai thác các chuyến bay thoả thuận nói trên có hiệu lực.

5. Bất kỳ thoả thuận thương mại nào ký kết giữa các hãng hàng không được chỉ định sẽ được đệ trình lên nhà chức trách hàng không có thẩm quyền để phê chuẩn.

ĐIỀU 15

CHUYẾN BAY KHÔNG HÚT THUỐC

1. Mỗi Bên ký kết sẽ cấm hoặc yêu cầu hãng hàng không của mình cấm việc hút thuốc lá trên tất cả các chuyến bay chở khách của các hãng chuyên chở của mình giữa các lãnh thổ của các Bên ký kết là những chuyến bay không hút thuốc.

2. Việc cấm này sẽ được áp dụng tại mọi chỗ trong tàu bay và có hiệu lực kể từ thời điểm tàu bay bắt đầu nhận hành khách lên cho đến thời điểm việc đưa hành khách xuống hoàn tất.

3. Mỗi Bên ký kết sẽ áp dụng tất cả các biện pháp mà Bên đó thấy hợp lý để bảo đảm sự tuân thủ của các hãng hàng không của mình cùng hành khách và tổ bay đối với việc cấm hút thuộc quy định tại Điều này, bao gồm việc áp dụng mức phạt phù hợp đối với những trường hợp không chấp hành.

ĐIỀU 16

PHÍ, LỆ PHÍ SỬ DỤNG VÀ ĐƠN GIẢN HOÁ THỦ TỤC

1. Mỗi Bên ký kết có thể quy định hoặc cho phép quy định các loại phí và lệ phí công bằng và hợp lý cho việc sử dụng cảng hàng không và các trang thiết bị hàng không khác, miễn là những phí và lệ phí này không cao hơn những phí và lệ phí mà các hãng hàng không khác có khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự phải trả.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích các cuộc trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách có thẩm quyền về thu phí, lệ phí với các hãng hàng không được chỉ định đang sử dụng dịch vụ và các trang thiết bị và, nếu có thể, thông qua các tổ chức đại diện của các hãng hàng không. Sẽ có thông báo hợp lý cho người sử dụng về bất cứ dự định thay đổi trong phí, lệ phí sử dụng để người sử dụng có thể bày tỏ quan điểm của mình trước khi những thay đổi này được thực hiện.

3. Không Bên ký kết nào sẽ có quyền ưu tiên cho hãng hàng không của mình hoặc bất kỳ hãng hàng không nào khác hơn một hãng hàng không có khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự của Bên ký kết kia trong việc áp dụng các quy chê về hải quan, nhập cư, kiểm dịch và quy chế tương tự của bên mình hoặc trong việc sử dụng cảng hàng không, đường bay, các dịch vụ không lưu và các trang thiết bị có liên quan dưới sự kiểm soát của mình.

ĐIỀU 17

TRAO ĐỔI THÔNG TIN VÀ SỐ LIỆU THỐNG KÊ

Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, theo yêu cầu, các thông tin mang tính thống kê được yêu cầu hợp lý với mục đích xác định tải cung ứng mà hãng hàng không được chỉ định sẽ cung cấp, khối lượng vận chuyển của chuyến bay thoả thuận, cũng như điểm xuất phát và điểm đến của các chuyến bay thẳng, trừ trường hợp chuyên chở đến/từ quốc gia thứ ba.

ĐIỀU 18

QUÁ CẢNH TRỰC TIẾP

Hành khách quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết, không rời khu vực dành riêng của cảng hàng không cho mục đích này sẽ chịu sự kiểm soát đơn giản. Hành lý và hàng hoá khi quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế hải quan và các loại phí khác.

ĐIỀU 19

TRAO ĐỔI Ý KIẾN

1. Với tinh thần hợp tác chặt chẽ, các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ định kỳ trao đổi ý kiến với nhau nhằm đảm bảo việc thực hiện và tuân thủ thoả đáng các điều khoản của Hiệp định này và các Phụ lục của Hiệp định.

2. Các cuộc trao đổi này sẽ bắt đầu trong khoảng thời gian sáu mươi ngày (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu, trừ khi hai Bên ký thoả thuận khác.

ĐIỀU 20

SỬA ĐỔI

1. Nếu một trong hai Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất kỳ điều khoản nào của Hiệp định, Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia. Những cuộc trao đổi ý kiến giữa nhà chức trách hàng không có thể được thực hiện thông qua việc thảo luận hoặc trao đổi bằng thư tín và sẽ bắt đầu trong khoảng thời gian là sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu. Bất kỳ sửa đổi nào được chấp nhận sẽ có hiệu lực theo thủ tục quy định tại Điều 24.

2. Các sửa đổi đối với Phụ lục của Hiệp định có thể được thực hiện bằng thoả thuận trực tiếp giữa các nhà chức trách hàng không có thẩm quyền của các Bên ký kết và được xác nhận qua trao đổi công hàm ngoại giao.

3. Hiệp định này sẽ được sửa đổi cho phù hợp với bất kỳ công ước đa phương nào ràng buộc cả hai Bên ký kết.

ĐIỀU 21

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, trước tiên các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng.

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng thì họ có thể đồng ý đưa tranh chấp đó ra một Hội đồng có ba trọng tài viên, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên, trọng tài thứ ba sẽ được hai Bên ký kết chỉ định. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên trong khoảng thời gian sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao yêu cầu giải quyết tranh chấp bằng trọng tài và trọng tài viên thứ ba sẽ được bổ nhiệm trong thời gian sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một trong hai Bên ký kết không bổ nhiệm được một trọng tài viên trong thời gian nêu trên, hay nếu trọng tài viên thứ ba không được bổ nhiệm trong thời gian

hàng không dân dụng quốc tế bổ nhiệm một trọng tài hay các trọng tài theo trường hợp yêu cầu. Trong tất cả các trường hợp trọng tài viên thứ ba phải là người có quốc tịch của một quốc gia thứ ba, sẽ là Chủ tịch Hội đồng và sẽ quyết định nơi tổ chức giải quyết bằng trọng tài. Trừ trường hợp các Bên đồng ý còn không thì Hội đồng trọng tài sẽ quyết định thủ tục riêng của mình và nếu cần thiết sẽ quyết định áp dụng luật nào.

3. Bất kỳ quyết định nào mà Hội đồng trọng tài đưa ra sẽ ở dưới dạng văn bản, bao gồm lý do và quyết định này sẽ ràng buộc cả hai Bên ký kết, trừ khi họ có quyết định khác khi đưa vụ tranh chấp ra Hội đồng trọng tài.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm nhiệm các chi phí cho trọng tài viên được mình chỉ định. Tất cả các chi phí khác cho Hội đồng trọng tài, bao gồm cả các phí và chi phí của trọng tài viên thứ ba sẽ được chia đều.

5. Khi và chừng nào một trong hai Bên ký kết không tuân thủ bất kỳ quyết định theo khoản 3 của Điều này, Bên ký kết kia có thể hạn chế, thu hồi hoặc đình chỉ bất kỳ quyền hay đặc quyền nào mà Bên ký kết đó đã trao cho Bên ký kết kia hay cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia một cách đương nhiên theo Hiệp định này.

ĐIỀU 22

ĐĂNG KÝ

Hiệp định này và tất cả các sửa đổi sau đó, cũng như bất kỳ trao đổi Công hàm ngoại giao nào, sẽ được đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

ĐIỀU 23

CHẤM DỨT

1. Hiệp định này sẽ có giá trị vô thời hạn.

2. 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 này 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 Hiệp định được thu hồi với sự nhất trí đôi bên trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp không có sự xác nhận của Bên ký kết kia về việc nhận được thông báo, thì thông báo sẽ được coi là 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

Của Hiệp định Vận chuyển hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Nhà nước Ixraen về vận tải hàng không thường lệ giữa lãnh thổ của hai nước.

1. Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Nhà nước Ixraen khai thác:

   Bất kỳ điểm nào tại Ixraen,
   Hai điểm giữa được chọn sau,
   Hai điểm tại Việt Nam được chọn sau,
   Một điểm quá được chọn sau.

2. Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam khai thác:

   Bất kỳ điểm nào tại Việt Nam,
   Hai điểm giữa được chọn sau,
   Hai điểm tại Ixraen được chọn sau,
   Một điểm quá được chọn sau.

3. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ không có thương quyền 5 đến/đi từ nước thứ 3 trừ khi được cả hai nhà chức trách hàng không đồng ý và phê chuẩn. Khi xem xét cấp thương quyền 5 trên các chuyến bay thoả thuận, các tiêu chí sau sẽ được tính đến:

   a) nhu cầu của vận chuyển xuất phát hoặc đến lãnh thổ của Bên ký kết nơi chỉ định hãng hàng không;
   b) nhu cầu của vận chuyển tại khu vực mà hãng hàng không bay qua; sau khi đã tính đến dịch vụ của địa phương và khu vực; và
   c) nhu cầu thông qua khai thác của hãng hàng không.

4. Tuỳ theo hãng hàng không được chỉ định, bất kỳ điểm nào hoặc tất cả các điểm trong số các điểm trung gian hoặc điểm quá có thể bị huỷ bỏ trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay miễn là các chuyến bay bắt đầu hoặc kết thúc tại lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó.

ĐIỀU 24

CÓ HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày cả hai Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản qua trao đổi Công hàm Ngoại giao rằng các thủ tục nội bộ liên quan của họ về việc có hiệu lực đã được hoàn tất.

ĐỂ LÀM CHỨNG, những người ký tên dưới đây, được Chính phủ của họ uỷ quyền đầy đủ, đã ký Hiệp định này.

LÀM tại Hà Nội ngày 15 tháng 1 năm 2006.. tương ứng với ngày 25 tháng Tevet năm 5766 thành hai bản gốc bằng tiếng Việt, tiếng Hebrew và tiếng Anh, tất cả các văn bản đều có giá trị ngang nhau. Trong trường hợp có sự khác nhau trong giải thích, bản tiếng Anh sẽ được tham chiếu.

Thay mặt cho Chính phủ nước
Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam

NGUYỄN TIẾN SÂM
THỨ TRƯỞNG GTVT - CỤC TRƯỞNG
CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM

Thay mặt cho Chính phủ
Nhà nước Israel

EPHRAIM BEN-MATITYAHU
ĐẠI SỨ ĐẶC MỆNH TOÀN QUYỀN
NHÀ NƯỚC ISRAEL TẠI VIỆTNAM

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam, and The Government of the State of Israel, herein after referred to as the "Contracting Parties",

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

Acknowledging the importance of air transport as means of creating and preserving friendship, understanding and cooperation between peoples of the two countries; and

Desiring to promote the development of air transport between Israel and Viet Nam and to continue to the fullest extent the international cooperation in this field; and

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as provided herein:

a) the term "Convention" means - the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex

adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Administration of Viet Nam and in the case of the State of Israel, the Minister of Transport or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

c) The term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services as specified in the Annex to the Agreement and in accordance with Article 3 of the Agreement;

d) The term "territory", in relation to the Socialist Republic of Viet Nam means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters adjacent thereto and the airspace above them under the sovereignty of Viet Nam and in relation to the State of Israel has the meaning specified in Articles 2 of the Convention;

e) the terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 96 of the Convention;

f) The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto, which form an integral part of this Agreement;

g) The term "Annex" means the Annex to the Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 20 of the Agreement.

h) The term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;

i) the term "agreed services" means the international air services performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;

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

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

l) The term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period of time and route or section of a route.

m) the term "stop-over" means a deliberate interruption of a journey by a passenger, agreed to in advance by the designated airline or airlines at a point between the point of departure and the point of destination.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

2. Unless otherwise specified in this Agreement or in its Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

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

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

   c) While operating an agreed service on the specified routes, to embark and disembark in the other Contracting Party's territory, at the points specified in an Annex to the Agreement, passengers, cargo and mail, coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline; and

   d) To embark and disembark in the territory of third countries, at agreed points and in accordance to the stipulations of the Annex to the Agreement, passengers, baggage, cargo and mail coming from or destined to the territory of the other contracting Party.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board in the territory of the other Contracting Party passengers, cargo or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of the Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 a) and b) of this Article, provided proper authorizations have been obtained in advance from the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 3

DESIGNATION OF AIRLINES AND OPERATING AUTHORIZATION

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating, between the territories of the two countries, the agreed services on the specified routes.

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

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

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

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

CODESHARE ARRANGEMENT

1. In operating or holding out for sale the agreed passenger services between Viet Nam and Israel, the designated airline of one Contracting Party, whether as the operating or marketing (non-operating) airline, may enter into codeshare arrangements with a designated airline of the other Contracting Party, provided that:

   a) Each codeshare service would only be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party which designates the operating airline.

   b) Each airline involved in a codeshare arrangement must hold the appropriate authority with regard to routeing, traffic rights, capacity entitlements and codeshare rights applicable;

   c) Traffic may be transferred between aircraft involved in a codeshare arrangement without restriction as to number, size and type of aircraft; and

d) No cabotage, fifth freedom or stopover rights shall be available on a codeshare flight.

2. Nothing in the paragraph 1) shall provide the designated airlines of either side with any additional own-aircraft rights.

3. Each participating airline has to ensure that at the point of sale of a passenger ticket for a codeshare service, the passenger is notified, in respect of each journey or each segment of a journey, as to which airline is the actual operating airline. Each participating airline shall also instruct its agent(s) to comply with the above notification requirement.

ARTICLE 5

REVOCATION OR SUSPENSION OF RIGHTS

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

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

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

   c) In any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.

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

ARTICLE 6

EXEMPTIONS FROM DUTIES AND TAXES

1. Based on the principle of reciprocity, each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest possible extent under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on supplies, spare parts including engines, regular

aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to paragraph 1 of this Article:

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

   b) Retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving to or departing from the territory of the other Contracting Party;

   c) Taken on board aircraft of the 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.

   The material referred to in a), b) and c) above shall be kept under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of 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 territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are taken out or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

4. The exemptions provided by paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

ARTICLE 7

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit, tariffs of other airlines and other market considerations. The Contracting Parties shall consider unacceptable tariffs that are predatory or

discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be developed individually by each designated airline and shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before their date of effectiveness.

3. A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next following paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received, unless the aeronautical authorities of both countries have informed each other in writing within 20 days of receiving the filing that they do not approve the proposed tariff.

4. Nothing in paragraph 3 above shall prevent the aeronautical authorities of either Contracting Party from unilaterally disallowing certain tariffs filed by its own designated airline.

5. If the aeronautical authorities of either Contracting Party consider either that a tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause damage to another airline (or airlines), they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff requested shall not take effect unless both aeronautical authorities agree otherwise.

6. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

ARTICLE 8

REPRESENTATION

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. This staff shall be chosen among nationals of either or both parties as necessary.

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

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary work permits, employment visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

4. Each Contracting Party shall assist the respective designated airline of the other Contracting Party while establishing its offices and requesting the facilities required for its operation, in order to facilitate without undue delay the operation of the respective airlines of the Contracting Parties.

ARTICLE 9

APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation, or related to the operation of such aircraft while within its territory, will be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration, and emigration, passports, customs, currency and sanitary measures, shall be complied with by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the other Contracting Party

ARTICLE 10

OPERATION OF DRY LEASED AIRCRAFT

1. When a designated airline proposes to use an aircraft other than one owned by it on the services provided hereunder, this will only be done on the following conditions:

   a) That such arrangements will not be equivalent to allowing a lessor airline of third party access to traffic rights not otherwise available to that airline;

   b) that the financial benefit to be obtained by the lessor airline will not be dependent on the profit or loss of the operation of the designated airline concerned; and

   c) that the responsibility for the continued airworthiness and the adequacy of operating and maintenance standards of any leased aircraft operated by an airline designated by one Contracting Party will be established to the satisfaction of both Aeronautical Authorities.

2. A designated airline is not otherwise prohibited from providing services using leased aircraft provided that any lease arrangement entered into satisfies the conditions listed above.

ARTICLE 11

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences 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 that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying its own territory.

ARTICLE 12

SECURITY

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions on the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in 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, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere to.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity 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 Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence

in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

6. When a Contracting Party has reasonable ground to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

7. The implementing arrangements regarding the special security measures to be carried out shall be agreed upon by the competent authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 13

SALES, TRANSFER OF EXCESS OF RECEIPTS OVER EXPENDITURE

Based on the principle of reciprocity:

1. The designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, in local currency or in any freely convertible currency, either directly or through agents; subject to proper authorizations obtained from the appropriate authorities.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to convert to freely convertible currency the excess of receipts over expenditure and to transfer from the territory of sale to their home territory this excess of receipts. Included in such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval by competent authority for such transfers within thirty (30) days from the date of application. The procedure for such transfers shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the country in which the revenue accrues.

4. The airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval. In the event that, for technical reasons, such transfer cannot be effected immediately, the airlines of the Contracting Parties shall receive priority of transfer similar to that of the other Contracting Party's imports.

5. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the exemption of all taxes and duties on the profit or incomes derived from the operation of the air services. Those profit and incomes shall be taxable only in the territory of the Contracting Party where the principal place of business of the concerned designated airline is. Where a special agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

ARTICLE 14

CAPACITY

1. There shall be fair and equal opportunity for both designated airlines to operate the agreed services as specified in the Annex to the Agreement.

2. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route, or on other routes of its network.

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public between the territories of the Contracting Parties.

4. The frequencies and the schedules for the operation of the agreed services shall be submitted to the aeronautical authorities for approval prior to the operation of the said agreed services at least (30) days prior to their entry into force.

5. Any commercial agreement concluded between the designated airlines shall be submitted to the respective aeronautical authorities for approval.

ARTICLE 15

NO SMOKING FLIGHTS

1. Each Contracting Party shall prohibit or cause their airlines to prohibit smoking on all flights carrying passengers operated by its airlines between the territories of the Contracting Parties.

2. This prohibition shall apply to all locations within the aircraft and shall be in effect from the time an aircraft commences embarkation of passengers to the time when passenger disembarkation is complete.

3. Each Contracting party shall take all measures that it considers reasonable to secure compliance by its airlines and by their passengers and crew with the prohibition of smoking contained in this Article, including the imposition of appropriate penalties for non-compliance.

ARTICLE 16

USER CHARGES & FACILITATION

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

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

ARTICLE 17

EXCHANGE OF INFORMATION AND STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity to be provided by the designated airline, the amount of traffic carried on the agreed services, as well as

the origin and destination of no-stopover traffic, when exceptionally carried to/from third countries.

ARTICLE 18

DIRECT TRANSIT

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

ARTICLE 19

CONSULTATIONS

1. In the 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 the Agreement and of its Annexes.

2. Such consultations shall begin within a period of 60 days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 20

AMENDMENT

1. If either Contracting Party considers it desirable to amend any provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Party. Such consultations between aeronautical authorities may be held through discussions or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request. Any amendments so agreed shall come into force according to the procedures mentioned in Article 24.

2. Amendments of the Annex to the Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes.

3. The Agreement will be amended so as to conform to any multilateral convention, which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 21

SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by both contracting parties. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of (60) days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as Chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. Unless otherwise agreed upon by the parties the arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.

3. Any decision given by the arbitral Tribunal shall be in writing, including the reasoning and shall be binding to both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral Tribunal.

4. The expenses of the national arbitrators shall be borne by the respective Contracting Parties. All other expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the third arbitrator shall be shared equally.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

ARTICLE 22

REGISTRATION

The Agreement and all modifications thereto, as well as any exchange of Diplomatic Notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 23

TERMINATION

1. The Agreement shall be valid for indefinite period of time.

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

ARTICLE 24

ENTRY INTO FORCE

The Agreement shall enter into force at the date on which both Contracting Parties give written notifications to each other by exchange of Diplomatic Notes that their respective internal requirements for the entry into force have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE in Ha Noi, this twenty-fifth day of January 2006 which corresponds to the .....25..... day of ..Tevet..,...5766....., in two originals each in the Vietnamese, Hebrew and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of
the Socialist Republic of Viet Nam

For the Government of
the State of Israel

ANNEX

To the Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam on scheduled air transport between their territories.

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the State of Israel:

   Any point in Israel,
   Two intermediate points to be named,
   Two points in Viet Nam to be named,
   One point beyond to be named.

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

   Any point in Viet Nam,
   Two intermediate points to be named,
   Two points in Israel to be named,
   One point beyond to be named.

3. The designated airline of each Contracting Party shall not exercise 5th freedom traffic rights to/from third countries unless it is agreed upon by both aeronautical authorities and approved accordingly. When considering granting 5th freedom traffic rights on the agreed services, the following criteria shall be taken into account:

   a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
   b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services; and
   c) the requirements of through airline operations.

4. Any or all of the intermediate or beyond points may, at the opinion of the designated airline, be omitted on any or all flights provided that the services begin or terminate in the territory of the party designating the airline.

הסכם

בין

ממשלת הרפובליקה
הסוציאליסטית של וייטנאם

לבין

ממשלת מדינת ישראל

בדבר שירותי אוויר

ממשלת הרפובליקה הסוציאליסטית של וייטנאם וממשלת מדינת ישראל, להלן "הצדדים המתקשרים",

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944 ; וכן

בהכירן בחשיבות ההובלה האווירית כאמצעי ליצירת ידידות, הבנה ושיתוף-פעולה בין עמי שתי ארצותיהן ולשמירתן
וכן

ברצותן לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין ישראל לבין וייטנאם ולהמשיך במלוא המידה את שיתוף הפעול
הבינלאומי בתחום זה ; וכן

ברצותן לכרות הסכם להפעלת שירותי אוויר בין שטחיהן ;

הסכימו לאמור :

סעיף 1
הגדרות

1. לעניין פרשנותו והחלתו של הסכם זה, אלא אם כן יש בו הוראות אחרות :

א) המונח "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמב
1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים ולאמנה לפי סעיפים 90 ו-4
שלה, ככל שאותם נספחים ותיקונים נעשו בני פועל לגבי שני הצדדים המתקשרים או אושררו על-ידם ;

ב) המונח "רשויות תעופה" פירושו לגבי הרפובליקה הסוציאליסטית של וייטנאם, מינהל התעופה האזרחי
של וייטנאם, ולגבי מדינת ישראל, שר התחבורה, או בשני המקרים, כל אדם או גוף שהוסמכו כדין למל
תפקידים שמבצעות הרשויות האמורות או תפקידים דומים ;

ג) המונח "מוביל אווירי מיועד" פירושו המוביל האווירי שכל צד מתקשר הועיד כדי להפעיל את השירותי
המוסכמים כמפורט בנספח להסכם ובהתאם לסעיף 3 להסכם ;

ד) המונח "שטח ארץ", בזיקה לרפובליקה הסוציאליסטית של וייטנאם, פירושו אזורים יבשתיים (יבש
ואיים), מים פנימיים ומים טריטוריאליים הצמודים אליהם והמרחב האווירי שמעליהם שתחת ריבונות
של וייטנאם, ובזיקה למדינת ישראל תהיה לו המשמעות המפורטת בסעיף 2 לאמנה ;

ה) למונחים "שירותי אוויר", "שירותי אוויר בינלאומיים", "מוביל אווירי" ו"חניה שלא למטרות תעבור
מסחרית", תהיה משמעות כמפורט בסעיף 96 לאמנה ;

ו) המונח "הסכם" פירושו הסכם זה, נספחיו וכל תיקון להם, המהווים חלק בלתי נפרד מהסכם זה ;

ז) המונח "נספח" פירושו הנספח להסכם זה או כפי שתוקן בהתאם להוראות ס"ק 2 לסעיף 20 להסכם ;

ח) המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכם ;

ט) המונח "שירותים מוסכמים" פירושו שירותי אוויר בינלאומיים המבוצעים על-ידי כלי-טיס לשם הובל
ציבורית של נוסעים, מטען ודואר, הניתנים להפעלה בהתאם להוראות ההסכם, בנתיבים המפורטים ;

י) המונח "היטל משתמש" פירושו היטל שמטילות על מובילים אווריים הרשויות המוסמכות או ש
מתירות להטיל אותו על אספקת רכוש או מתקני נמל התעופה או מתקני עזר לטיסה, כולל שירותי
ומתקנים קשורים, לכלי טיס, צוותיהם, נוסעיהם ומטענם ;

יא) המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלמם בעד הובלת נוסעים, כבודה ומטען, והתנאים שלפיהם חל
מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים לשירותי סוכנויות ושירותי עזר אחרים, אך למעט תשלום ותנא
להובלת דואר :

יב) המונח "קיבולת", בזיקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו הקיבולת של כלי-טיס המשמשים בשירותי כאמור, כפול התדירות המופעלת ע"י כלי הטיס האמורים במשך פרק זמן נתון, בנתיב או קטע מנתיב.

יג) המונח "חניית-ביניים" פירושו הפסקה מכוונת של הנסיעה ע"י נוסע, שהמובילים האווירי או המובילים האוויריים המיועדים מסכימים עליה מראש בנקודה בין נקודת היציאה לבין נקודת היעד.

סעיף 2
הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר מעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכם לשם כינון והפעלה של שירותי אוו בינלאומיים סדירים בנתיבים המפורטים בנספח המצורף לו.

2. אם אין הוראות אחרות בהסכם זה או בנספחו, ייהנה המובילים האווירי המיועד של כל צד מתקשר מהזכויו הבאות:

א) לטוס ללא נחיתה מעל לשטחו של הצד המתקשר האחר;

ב) לערוך חניות בשטח האמור שלא למטרות תעבורה;

ג) בהפעילו שירות מוסכם בנתיבים המפורטים, להעלות או להוריד בשטח ארצו של הצד המתקשר האח בנקודות המפורטת בנספח להסכם זה, נוסעים, מטען ודואר, המיועדים אל שטחו של הצד המתקש שהועיד את המובילים האווירי, או באים ממנו; וכן

ד) להעלות ולהוריד בשטחיהן של ארצות שלישיות, בנקודות מוסכמות ובהתאם להוראות הנספח להסכם ז נוסעים, כבודה, מטען ודואר, המיועדים אל שטחו של הצד המתקשר האחר או באים ממנו.

3. אין בהסכם זה דבר אשר יחשב כמעניק למובילים האווירי המיועד של צד מתקשר אחד זכות-יתר להעלות בשט ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, מטען או דואר, המובלים בשכר או בשכירות והמיועדים לנקודה אחרת בשט הצד המתקשר האחר.

4. המובילים האווירים של כל צד מתקשר, שאינם אלה המיועדים לפי סעיף 3 להסכם, ייהנו אף הם מהזכויו המפורטות בס"ק 2 (א) ו-(ב) לסעיף זה, ובלבד שהתקבלו מראש היתרים מתאימים מרשויות התעופה של הצד המתקש האחר.

סעיף 3
הועדת מובילים אווירים והיתר הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בכתב לצד המתקשר האחר, מובילים אווירי אחד לשם הפעלת השירותי המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שטחי שתי המדינות.

2. בהתקבל הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחר ללא דיחוי למובילים האווירי המיועד, בכפוף להוראות ס"ק ו-4 לסעיף זה, את היתר ההפעלה המתאים.

3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמובילים האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר שינ את דעתן כי הוא ממלא אחר התנאים שנקבעו על-פי החוקים והתקנות החלים באורח רגיל וסביר על הפעלת שירו תעופה בינלאומיים על-ידי הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האמנה.

4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לסרב להעניק את היתר ההפעלה הנזכר בס"ק 2 לסעיף זה, או להטיל תנאים כ
שייראו לו הכרחיים, לגבי השימוש בזכויות המפורטות בסעיף 2 להסכם זה על-ידי המוביל האווירי המיועד, בכל מקר
שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על אותו מוביל אווירי נתונות בי
הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי, או בידי אזרחיו.

5. מוביל אווירי שיועד והורשה כך רשאי להתחיל להפעיל את השירותים המוסכמים, ובלבד שהמוביל האווי
ממלא אחר ההוראות בנות ההחלה של הסכם זה.

סעיף 4
הסדר קוד משותף

1. בהפעילם ובהציעם למכירה את שירותי הנוסעים המוסכמים בין וייטנאם לבין ישראל, המוביל האווירי של
מתקשר אחד, אם כמוביל האווירי המפעיל או המשווק (לא מפעיל), רשאי להתקשר בהסדרי קוד משותף עם מוב
אווירי מיועד של הצד המתקשר האחר, ובלבד:

א) שכל שירות קוד משותף יימנה רק כנגד הזכאויות לקיבולת של הצד המתקשר המועיד את המוב
האווירי;

ב) שכל מוביל אווירי המעורב בהסדר קוד משותף חייב להיות בעל הסמכות המתאימה בנוגע לנתיבים, זכו
תעבורה, זכאויות לקיבולת וזכויות קוד משותף בני החלה;

ג) שניתן להעביר את התנועה בין כלי טיס המעורבים בהסדר קוד משותף בלי הגבלות בנוגע למספר
הטיס, לגודלם ולמספרם; וכן

ד) שזכויות טיס בין שתי נקודות באותה מדינה (קבוטז'), חופש חמישי או חניית-ביניים לא תהיינה זמי
בטיסות קוד משותף.

2. אין בס"ק (1) דבר שיעניק למובילים מיועדים של צד זכויות נוספות של מטוסים בבעלות עצמית.

3. כל מוביל אווירי משתתף חייב להבטיח כי בנקודת המכירה של כרטיסים לנוסעים לשירות קוד משותף, יוד
לנוסע, בזיקה לכל מסע או קטע ממסע, איזה מוביל אווירי הוא המוביל בפועל. כן יורה כל מוביל אווירי לסוכנו
למלא אחר דרישות ההודעה הנ"ל.

סעיף 5
ביטול או התליית זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לבטל הרשאת הפעלה או להתלות את השימוש בזכויות המפורטות בסעי
להסכם, הניתנות למוביל אווירי שקבע הצד המתקשר האחר, או להתנות תנאים שייראו לו נחוצים למימוש זכ
אלה:

א) במקרים שלא נחה דעתו כי הבעלות הממשית והשליטה המעשית על המוביל האווירי נתונות בידי
המתקשר שקבע את המוביל האווירי או בידי אזרחיו של אותו צד מתקשר; או

ב) במקרים שאותו מוביל אווירי לא מילא אחרי החוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות כאל
או

ג) בכל מקרה שבצורה אחרת לא הפעיל המוביל האווירי את השירותים המוסכמים בהתאם לתנאים שנק
לפי ההסכם.

סעיף 6
פטור מהיטלים וממסים

1. בהתבסס על עקרון ההדדיות, כל צד מתקשר יפטור במלוא המידה האפשרית לפי חוקי ארצו את המוביל האו
המיועד של הצד המתקשר האחר ממגבלות יבוא, תשלומי מכס, מסי בלו, אגרות בדיקה ושאר תשלומי חובה והיט
לאומיים על כלי טיס המפעילים את השירותים המוסכמים ועל אספקה של חלקי חילוף, לרבות מנועים, ציוד כלי ט
רגיל, צידה ומזון לכלי טיס (לרבות טבק, משקאות חריפים ומוצרים אחרים למכירה לנוסעים בכמויות מוגבלות במ
הטיסה) ופריטים אחרים המיועדים לשימוש אך ורק לצורך הפעלתם או שירותם של מטוסי המוביל האווירי המיועד
הצד המתקשר האמור, המפעילים את השירותים המוסכמים, וכן על מלאי כרטיסים מודפסים, שטרי מטען אווירי
כל דברי דפוס הנושאים את סימני החברה, וחומר פרסומי רגיל המופץ חינם על-ידי אותו מוביל אווירי מיועד.

2. הפטור המוענק בסעיף זה יחול על הפריטים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה:

א) שהוכנסו לשטח ארצו של אחד הצדדים המתקשרים על-ידי המוביל האווירי המיועד של הצד המתק
האחר או מטעמו;

ב) שהוחזקו בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של ה
המתקשר האחר או בצאתם ממנו;

ג) שהועלו לכלי-טיס של המוביל האווירי המיועד של אחד הצדדים המתקשרים בשטח ארצו של ה
המתקשר האחר והנועדים לשימוש בהפעלת השירותים המוסכמים, בין שנעשה בפריטים אלה שימוש
שנצרכו בשלמותם או בחלקם בתחום שטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפטור, ובין שלא, ובל
שפריטים כאמור לא יועברו לזולת בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.

החומר הנזכר ב-(א), (ב) ו-(ג) שלעיל יוחזקו תחת פיקוח או השגחה של המכס.

3. הציוד המוטס הרגיל, וכן חומרים ואספקה המוחזקים כרגיל בכלי טיס של המוביל האווירי המיועד של כל א
מהצדדים המתקשרים, לא יפורקו בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר אלא באישור רשויות המכס של אותו שט
במקרה האמור, ניתן לשימם תחת השגחת הרשויות האמורות עד להוצאתם או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתא
לתקנות המכס.

4. הפטורים שלפי הוראות ס"ק 1 לסעיף זה יהיו זמינים גם מקום שהמוביל האווירי של צד מתקשר אחר התק
בחוזה עם מוביל אווירי אחר, הנהנה באופן דומה מפטורים כאמור מהצד המתקשר האחר, לשם הלוואה או העב
לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של פריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 7
תעריפים

1. התעריפים שיגבה המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד עבור הובלה אל שטחו של הצד המתקשר האר
וממנו ייקבעו ברמות סבירות, תוך התייחסות נאותה לכל הגורמים הנוגעים בדבר, לרבות אינטרסים של משתמשי
הוצאות הפעלה, רווח סביר ותעריפיהם של מובילים אווריים אחרים. הצדדים המתקשרים יראו כבלתי-קבילי
תעריפים חומסים או מפלים, גבוהים שלא כצדק או מגבילים בשל ניצול לרעה של עמדת שליטה, או נמוכים בצור
מלאכותית בשל סובסידיה או תמיכה ממשלתית ישירה או עקיפה.

2. כל מוביל אווירי מיועד רשאי לפתח בנפרד את התעריפים הנזכרים בס"ק 1 לסעיף זה, והם יוגשו ע"י המוב
האווירי המיועד הנוגע בדבר או מטעמו לשתי רשויות התעופה לפחות 30 ימים (או פרק זמן קצר יותר ככל שרשוי
התעופה רשאיות להסכים עליו) לפני תאריך כניסתם לתוקף.

3. רשויות התעופה רשאיות לאשר בכל עת תעריף שהוגש כך, אולם בכפוף לס"ק הבאים, כל תעריף כאמור ייר
כאילו אושר 21 ימים אחרי היום שבו התקבלה ההגשה, אלא אם כן הודיעו רשויות התעופה של שתי המדינות זו
בכתב בתוך 20 ימים מתאריך קבלת ההגשה שאין הן מאשרות את התעריף המוצע.

4. אין בס"ק 3 לעיל דבר שימנע מרשויות התעופה של צד מתקשר לאסור באופן חד צדדי תעריפים מסוימים שמג
המוביל האווירי המיועד שלו.

5. אם נראה לרשויות התעופה של צד מתקשר שתעריף שהגיש להן המוביל האווירי המיועד של הצד המתקש
האחר הוא חריג או שהחלתו תהווה התנהגות אנטי-תחרותית העלולה לגרום נזק למוביל אווירי אחר (או מוביל
אוויריים אחרים), הן רשאיות, בתוך 20 ימים מקבלת ההגשה, לבקש התייעצויות עם הצד האחר. התייעצויות כאמ
תושלמנה בתוך 21 ימים ממועד הבקשה והתעריף המבוקש לא ייכנס לתוקף בתום אותה תקופה אלא אם כן ש
רשויות התעופה מסכימות אחרת.

6. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר בתוקפו עד אשר ייקבע תעריף חדש, אולם לא יוארך תער
מכוח ס"ק זה ליותר מאשר 12 חודשים לאחר התאריך שבו אמור היה אחרת לפקוע.

סעיף 8
ייצוג

1. המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יורשה, על בסיס של הדדיות, להחזיק בשטח ארצו של הצ
המתקשר האחר נציגים וסגל מסחרי, תפעולי וטכני, כנדרש להפעלת השירותים המוסכמים. סגל זה ייבחר מתוך אזרח
אחד הצדדים, או שניהם, לפי הצורך.

2. דרישות כאמור באשר לסגל, יכול שיסופקו, לשיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד, באמצעות אנשי הסגל של
או שימוש בשירותי ארגון, חברה או מוביל אווירי אחרים, הפועלים בשטח הצד המתקשר האחר, ומורשים לבצ
שירותים כאמור בשטחו של אותו צד מתקשר.

3. הנציגים וסגל העובדים יהיו כפופים לחוקים ותקנות התקפים אצל הצד המתקשר האחר, ועל בסיס החוקים
והתקנות האמורים, על בסיס הדדיות, תוך עיכוב מזערי, יעניק כל צד מתקשר היתרי עבודה, אשרות תעסוקה או
מסמכים אחרים הנחוצים לנציגים ולחבר העובדים המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה.

4. כל צד מתקשר יסייע למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, בעודו מקים את משרדיו ומבקש את
המתקנים הדרושים לפעולתו, על מנת לאפשר, ללא דיחוי מיותר, את הפעלת המובילים האוויריים של הצדדים
המתקשרים.

סעיף 9
החלת חוקים ותקנות

1. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר, המסדירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי טיס הפועלים
בטיס בינלאומי, או הקשורים להפעלת אותם כלי טיס, כל עוד מצויים הם בשטח ארצו, יחולו על כלי הטיס של המוביל
האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר בכניסתם ושהייתם בשטח האמור, ובצאתם ממנו.

2. חוקיו ותקנותיו של כל צד מתקשר הנוגעים לכניסתם אל שטחו, שהייתם ומעברם בו, ויציאתם ממנו של נוסעים,
צוות, כבודה, מטען ודואר בכלי טיס, לרבות תקנות בדבר כניסה ויציאה, הגירה, דרכונים, מכס, מטבע ובריאות, יקוימו
בידי המוביל האווירי של כל צד מתקשר עם כניסתו אל או יציאתו משטחו של הצד המתקשר האחר, ובעת שהייתו בו.

סעיף 10
הפעלת כלי טיס ב"חכירה יבשה"

1. כאשר מוביל אווירי מיועד מציע להשתמש בכלי טיס שאיננו בבעלותו בשירותים המסופקים להלן, ייעשה הדב
רק בתנאים הבאים:

א) שהסדרים כאמור לא יהיו מקבילים למתן גישה למוביל אווירי קטן יותר של צד שלישי לזכויות תעבור
שאינן עומדות לרשות אותו מוביל אווירי בנסיבות אחרות;

ב) שהתועלת הפיננסית שהמוביל האווירי הקטן יותר עשוי להשיג לא תהיה תלויה ברווח או בהפסד ש
הפעלת המוביל האווירי המיועד הנוגע בדבר; וכן

ג) שהאחריות להמשך הכושר האווירי ולתקינות תקני ההפעלה והתחזוקה של כלי טיס חכורים המופעלי
ע"י מוביל אווירי מיועד של צד אחד ייקבעו לשביעות רצונן של שתי רשויות התעופה.

2. אין איסור אחר על מוביל אווירי מיועד לספק שירותים בשימוש בכלי טיס חכורים, ובלבד שכל הסדר חכיר
שמתקשרים בו יעמוד בתנאים הרשומים לעיל.

סעיף 11
הכרה בתעודות וברישיונות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שצד מתקשר אחד מנפיק או נותן להם תוקף, ועודם תקפים
יוכרו כתקפים על-ידי הצד המתקשר האחר למטרת הפעלתם של השירותים המוסכמים, ובלבד שהדרישות שלפיה
הונפקו תעודות ורישיונות כאמור או קיבלו תוקף יהיו שוות או מעל לתקני מינימום אשר יכול כי ייקבעו בהתא
לאמנה.

2. עם זאת, כל צד שומר על זכותו לסרב להכיר, לצורך טיסות מעל לשטחו, בתעודות הכשירות וברישיונו
המוענקים לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחר למטרות טיסה מעל שטחו-שלו.

סעיף 12
בטחון

1. הצדדים המתקשרים חוזרים ומאשרים את מחויבותם ההדדית להגן על בטחון התעופה האזרחית מפני מעש
התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יקפידו במיוחד לפעול בהתאם להוראות האמנה בדבר עבירות ומעשי
מסוימים אחרים המבוצעים בכלי-טיס, שנחתמה בטוקיו ביום 14 בספטמבר, 1963; האמנה בדבר דיכוי תפיסה בלתי
חוקית של כלי טיס, שנחתמה בהאג ביום 16 בדצמבר, 1970; האמנה בדבר דיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחו
התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאול ביום 23 בספטמבר, 1971; והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי
חוקיים בנמלי תעופה המשרתים תעופה אזרחית בינלאומית, שנחתם במונטריאול ביום 24 בפברואר 1988, וכן כל אמנ
או פרוטוקול אחרים הקשורים לבטחון התעופה האזרחית ששני הצדדים מחויבים להם.

2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, על-פי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשי תפיסה בלתי-חוקית ש
כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוו
ומתקני עזר לטיסה, וכל איום אחר על בטחון התעופה האזרחית.

3. הצדדים המתקשרים יפעלו, ביחסיהם ההדדיים, בהתאם להוראות בטחון התעופה שנקבעו על-ידי הארג
הבינלאומי לתקופה האזרחית ויועדו כנספחים לאמנה ככל שאותן הוראות בטחון ישימות לגבי הצדדים; הם ידרשו כ
מפעיליהם של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או מקום מגוריהם הקבוע מצ
בשטחם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטח ארצם ינהגו בהתאם להוראות בטחון התעופה האמורות.

4. כל צד מתקשר מסכים כי ניתן לדרוש מאותם מפעילים של כלי טיס לקיים את הוראות בטחון התעופה הנזכרו
בס"ק 3 לעיל, הנדרשות על-ידי הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו א
שהייה בו. כל צד מתקשר יבטיח את יישומם בפועל של אמצעים מתאימים בתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי הטיס וכד
לבדוק נוסעים, אנשי צוות, מטעני-יד, כבודה, מטען וצידת כלי טיס, לפני העלייה או הטעינה ובמהלכן. כל צד מתקש
ייתן גם תשומת-לב אוהדת לכל בקשה מן הצד המתקשר האחר לגבי אמצעי בטחון מיוחדים סבירים נוכח איום מסוים.

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים או של מעשים בלתי-חוקיי
אחרים נגד בטיחות כלי טיסה אלה, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני עזר לטיסה, יסייעו הצדדי
המתקשרים זה לזה להקלה בתקשורת ובאמצעים מתאימים אחרים הנועדים להביא לסיום מהיר ובטוח של תקרית א
איום בתקרית כאמור.

6. הייתה לאחד הצדדים המתקשרים סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה באש
לבטחון התעופה, רשאיות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לבקש להיוועץ לאלתר ברשויות התעופה של הצ
המתקשר האחר. כישלון להשיג הסכם מניח את הדעת בתוך 60 יום יכול לשמש יסוד להחלת סעיף 4 להסכם זה.

7. הסדרי היישום הנוגעים לאמצעי בטחון מיוחדים שיבוצעו יוסכמו ע"י הרשויות המוסמכות של הצדדי
המקשרים.

סעיף 13
מכירות, העברת תקבולים עודפים

תוך שמירה על עקרון ההדדיות:

1. המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יהיה חופשי למכור שירותי הובלה אווירית בשטח הצד המתקש
האחר, במטבע מקומי או בכל מטבע הניתן להמרה חופשית, במישרין או באמצעות סוכנים, בכפוף לקבלת אישור
נאותים מהרשויות המתאימות.

2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להמיר למטבע הניתן להמרה את עוד
התקבולים על ההוצאות ולהעביר עודף תקבולים זה משטח המכירה אל שטח הבית שלהם. בהעברות נטו כאמור ייכל
הכנסות ממכירות שנעשו במישרין או באמצעות סוכן של שירותי הובלה אווירית ושירותים נלווים אחרים, והתשלומי
יוסדרו בהתאם להוראות הסכם התשלומים שבתוקף בין שתי הארצות, אם הושג הסכם כאמור, ולתקנות המטבע בנו
ההחלה.

3. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יקבלו אישור להעברות כאמור תוך שלושים (30) ימי
מתאריך הגשת הבקשה. הנוהל להעברות כאמור יהיה על פי התקנות להמרת מטבע זר החלות בארץ שבה נצמח
ההכנסה.

4. המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים לבצע את ההעברה בפועל עם קבלת האישור. ל
ניתן, מסיבות טכניות, לבצע לאלתר העברה כאמור, יקבלו המובילים האוויריים של הצדדים המתקשרים עדיפ
בהעברה השווה לזו של ייבוא הצד המתקשר האחר.

5. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר פטור מהמסים וההיטלים על הרווחים א
ההכנסות הנצמחים מהפעלת שירותי האוויר. רווחים והכנסות אלה יהיו חייבים במס רק בשטח של הצד המתקשר ש
נמצא מקום העסק העיקרי של המוביל האווירי המיועד הנוגע בדבר.מקום שקיים הסכם מיוחד למניעת כפל מס בזיק
למס על הכנסה ועל הון בין הצדדים המתקשרים, יכריעו הוראות האחרון.

סעיף 14
קיבולת

1. למובילים האווירים של שני הצדדים המתקשרים תהיה הזדמנות הוגנת ושווה להפעיל את השי
המוסכמים כמפורט בנספח להסכם זה.

2. בהפעילו את השירותים המוסכמים יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר בחשבון את עניינו של ה
האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לבל ייפגעו שלא לצורך שירותים שמספק האחרון באותו נתיב, כולו או ח
או בנתיבים אחרים שברשתו.

3. לקיבולת שיספקו המובילים האווירים המיועדים בשירותים המוסכמים תהיה זיקה קרובה לדרישות הה
האווירית המשוערות של ציבור הנוסעים בין שטחי הצדדים המתקשרים.

4. התדירויות ולוחות זמנים להפעלת השירותים המוסכמים יובא לאישור שתי רשויות התעופה לפני ה
השילותים המוסכמים האמורים, ולפחות 30 ימים לפני כניסתם לתוקף.

5. כל הסכם מסחרי שייעשה בין המובילים האווירים המיועדים יובא לאישור שתי רשויות התעופה.

סעיף 15
טיסות ללא עישון

1. כל צד מתקשר יאסור או יגרום למובילים האווירים שלו לאסור עישון בכל הטיסות הנושאות נוסעים שמפע
המובילים האווירים של בין שטחי הצדדים המתקשרים.

2. איסור זה יחול על כל המקומות בתוך כלי הטיס ויהיה בתוקף ממועד תחילת עליית הנוסעים למטוס ועד למ
השלמת ירידת הנוסעים.

3. כל צד מתקשר ינקוט בכל האמצעים הנראים לו סבירים כדי להבטיח ציות של המובילים האווירים שלו
נוסעים וצוותיהם להוראות איסור העישון הכלולות בסעיף זה, כולל הטלת עונשים מתאימים על אי-ציות.

סעיף 16
היטלי משתמש והקלות

1. כל צד מתקשר רשאי להטיל או להרשות להטיל היטלים הוגנים וסבירים לשימוש בנמלי-תעופה ומתקני תע
אחרים, ובלבד שהיטלים אלה לא יהיו גבוהים מאלה שמשלמים מובילים אווירים אחרים בשירותי אוויר בינלאומי
דומים.

2. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין הגופים המוסמכים שלו הממונים על גביית היטלים לבין המוביל
האווירים המיועדים המשתמשים בשירותים ובמתקנים; ומקום שמעשי, באמצעות הגופים המיצגים את המוביל
האווירים. תינתן הודעה סבירה למשתמשים לגבי הצעות לשינויים בהיטלי המשתמשים, כדי לאפשר להם להביע א
השקפותיהם בטרם יבוצעו השינויים.

3. שום צד מן הצדדים המתקשרים לא ייתן עדיפות למוביל האווירי שלו או לכל מוביל אווירי אחר על פני מוב
אווירי העוסק בשירותי אוויר בינלאומיים דומים של הצד המתקשר האחר בהחלת תקנותיו בענייני מכס, הגירה, הס
וכדומה, או בשימוש בנמלי תעופה, נתיבי אוויר, שירותי תעבורה אווירית, ומתקנים קשורים שבשליטתו.

סעיף 17
חילופי מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של צד מתקשר יספקו לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לבקשתן, מידע סטטיסט
שיידרש באופן סביר לשם קביעת הקיבולת שעל המוביל האווירי המיועד לספק, כמות התנועה המובלת בשיר
המוסכמים וכן נקודות המוצא והיעד של תעבורה ללא חנייה, כאשר היא מובלת באופן חריג אל ארצות שלישיות ומ

סעיף 18
מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים את תחום נמל התעופה השמור לצרכים א
יהיו כפופים לפיקוח מפושט. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מהיטלי מכס והיטלים אחרים.

סעיף 19
התייעצויות

1. ברוח של שיתוף פעולה הדוק, ייועצו רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים זו בזו מעת לעת, במטרה להב
את יישום הוראות הסכם זה ונספחו, וציות משביע רצון להן.

2. התייעצויות כאמור יתחילו בתוך תקופה של 60 יום מתאריך קבלתה של בקשה כאמור, זולת אם הסכ
הצדדים המתקשרים אחרת.

סעיף 20
תיקון

1. נראה לאחד הצדדים המתקשרים כי רצוי לתקן הוראה מהוראות ההסכם, הוא רשאי לבקש התייעצויות עם ה
האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה אפשר לנהלן בדיונים או בהתכתבות והן יתחילו בתוך תקופה של שי
(60) יום מתאריך קבלת הבקשה. כל תיקון שהוסכם עליו כך ייכנס לתוקף בהתאם לנהלים הנזכרים בסעיף 24.

2. תיקונים בנספח להסכם זה ניתן לבצע בהסכם ישיר בין רשויות התעופה המוסמכות של הצדדים המתקשר
ולאשר בחילופי איגרות דיפלומטיות.

3. ההסכם יתוקן באופן שיתאים לכל אמנה רב-צדדית העשויה להפוך למחייבת לגבי שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 21
יישוב מחלוקות

1. התעוררה מחלוקת בעניין פרשנות להסכם זה או יישומו, ישתדלו הצדדים המתקשרים תחילה ליישבה במשא
ומתן.

2. לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר במשא-ומתן, הם רשאים להסכים להפנות את המחל
להכרעת בית דין של שלושה בוררים, אשר אחד מהם ימונה ע"י כל צד מתקשר והשלישי ע"י שני הצדדים המתקש
כל צד מתקשר ימנה בורר בתוך תקופת שישים (60) ימים מהתאריך שבו קיבל צד מתקשר הודעה, בצינ
דיפלומטיים, המבקשת בוררות במחלוקת, והבורר השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של שישים (60) ימים. לא מ
אחד הצדדים המתקשרים בורר בתוך התקופה האמורה, או לא מונה הבורר השלישי בתוך התקופה האמורה, רשא
אחד מהצדדים המתקשרים לבקש מנשיא מועצת הארגון לתעופה אזרחית בין-לאומית למנות בורר או בוררים,
המקרה. בכל המקרים יהיה הבורר השלישי אזרח של מדינה שלישית, ישמש כיו"ר בית-הדין ויקבע את המקום
תתקיים הבוררות. אם לא הוסכם אחרת בין הצדדים, בית-הדין לבוררות יקבע לעצמו את סדרי הדין, ואם יהיה צ
יחליט איזה דין יהיה בר החלה.

3. כל החלטה של בית הדין לבוררות תהיה בכתב, כולל ההנמקות, ותחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם
החליטו אחרת בעת הפניית המחלוקת לבית הדין לבוררות.

4. הוצאות הבוררים הלאומים יתחלקו שווה בשווה בין הצדדים המתקשרים. כל ההוצאות האחרות של בית ה
לבוררות, כולל התשלומים וההוצאות של הבורר השלישי, יתחלקו שווה בשווה.

5. אם וכל עוד לא מילא צד מתקשר אחר החלטה כלשהי שניתנה לפי ס"ק 2 לסעיף זה, וכל זמן שאין הוא מ
אחריה, רשאי הצד מתקשר האחר להגביל, לעכב או לבטל כל זכות או זכות-יתר שהעניק בתוקף הסכם זה ל
המתקשר האחר שלא מילא אחר ההחלטה, או למוביל האווירי המיועד שלא מילא אחר ההחלטה.

סעיף 22
רישום

הסכם זה, לרבות השינויים בו, וכן כל חילופי איגרות דיפלומטיות, יירשמו אצל הארגון הבינלאומי לתעו
אזרחית.

סעיף 23
סיום

1. הסכם זה יהיה בתוקף לפרק זמן בלתי מוגבל.

2. כל אחד מהצדדים המתקשרים רשאי בכל עת למסור לצד המתקשר האחר הודעה בכתב, בצינורות הדיפלומטי
על החלטתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תועבר בעת ובעונה אחת לארגון הבינלאומי לתעופה אזרח
במקרה זה יובא ההסכם לידי סיום שנים עשר (12) חודשים לאחר תאריך קבלת ההודעה על-ידי הצד המתקשר הא
זולת אם נלקחה ההודעה להביאו לידי סיום בחזרה, בהסכמה הדדית, לפני תום תקופה זו. בהעדר אישור על הקב
מאת הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו נתקבלה ארבעה עשר (14) ימים אחרי קבלת ההודעה על-ידי הא
הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 24
כניסה לתוקף

הסכם זה יכנס לתוקף בתאריך שבו יודיעו שני הצדדים המתקשרים זה לזה בכתב, בחילופי איגרות דיפלומטיו
מולאו דרישותיהם הפנימיות באשר לכניסה לתוקף.

ולראיה החתומים מטה, שהוסמכו לכך כדין איש על-ידי ממשלתו, חתמו על הסכם זה.

נעשה ב- הנוי ביום כה אב התשס"ו, שהוא יום 25 ביולי 2006, בשני עותקי מקור כל
בשפות וייטנאמית, עברית ואנגלית, ולכל הנוסחים דין מקור שווה. במקרה של הבדלי פרשנות, יכריע הנוסח האנגל

בשם ממשלת מדינת ישראל

בשם ממשלת הרפובליקה
הסוציאליסטית של וייטנאם

נספח

להסכם שירותי האוויר בין ממשלת הרפובליקה הסוציאליסטית של וייטנאם לבין ממשלת מדינת ישראל בדבר תוב
אווירית סדירה בין שטחיהן.

1. נתיבים שבהם המוביל האווירי המיועד של מדינת ישראל רשאי להפעיל שירותי אוויר:

כל נקודה בישראל,
שתי נקודות ביניים שתיקבענה,
שתי נקודות בווייטנאם שתיקבענה,
נקודה-שמעבר אחת שתיקבע

2. נתיבים שבהם המוביל האווירי המיועד של הרפובליקה הסוציאליסטית של וייטנאם רשאי להפעיל שירו
אוויר:

כל נקודה בווייטנאם,
שתי נקודות ביניים שתיקבענה,
שתי נקודות בישראל שתיקבענה,
נקודה-שמעבר אחת שתיקבע

3. המוביל האווירי המיועד של כל צד מתקשר לא יממש זכויות תעבורה לפי החופש חמישי אל ארצות שלישי
ומהן, אלא אם כן הסכימו על כך שתי רשויות התעופה ואישרו בהתאם. בשקלן להעניק זכויות תעבורה לפי החו
החמישי, יילקחו בחשבון אמות המידה הבאות:

א) דרישות התעבורה שמקורה או יעדה הם שטחו של הצד המתקשר שהועיד את המוביל האווירי;

ב) דרישות התעבורה באזור שדרכו עובר המוביל האווירי, אחרי הבאה בחשבון של שירותים מקומי
ואזוריים;וכן

ג) דרישות תפעול מובילים אווירייים במעבר.

4. נקודה או נקודות ביניים או נקודות שמעבר, ניתן, לשיקול דעתו של המוביל האווירי המיועד, לדלג עליהן, כ
או חלקן, בחלק מהטיסות או בכולן, ובלבד שהשירותים יתחילו או יסתיימו בשטח ארצו של הצד המועיד את המוב
האווירי.