203h

H I Ệ P Đ Ị N H

Giữa
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Và
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA RU MA NI
VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Ru Ma Ni với ý định góp phần vào sự phát triển hợp tác hữu nghị giữa hai nước trong lĩnh vực vận chuyển hàng không và mong muốn ký kết một Hiệp định nhằm thiết lập các chuyến bay thường xuyên giữa và qua lãnh thổ hai nước

Đã thỏa thuận như sau :

Điều 1

Để áp dụng cho Hiệp định và Phụ lục của Hiệp định là một bộ phận gắn liền với Hiệp định, trừ khi nội dung diễn đạt khác đi, các thuật ngữ dưới đây định nghĩa như sau :

a) "các Bên ký kết" một bên là Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và một bên là Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Ru Ma Ni.

b) "Nhà chức trách hàng không" đối với Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam là Tổng cục Hàng không dân dụng và đối với nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Ru Ma Ni là Cục Hàng không dân dụng, hoặc trong cả hai trường hợp là cá nhân hay tổ chức nào được phép thực hiện các chức năng hiện giao cho các Nhà chức trách đó.

c) "xí nghiệp hàng không được chỉ định" là xí nghiệp vận chuyển hàng không được mỗi Bên ký kết chỉ định theo đúng các quy định của Điều 3 của Hiệp định này để khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận.

d) "Chuyến bay" là mọi chuyến bay thường kỳ do máy bay đảm nhiệm để chuyên chở công cộng hành khách, bưu kiện hoặc hàng hóa.

e) "Chuyến bay quốc tế" là chuyến bay qua không phận trên lãnh thổ của hai hoặc nhiều nước.

f) "Dừng lại không thương mại" là hạ cánh kỹ thuật không nhằm mục đích bỏ xuống hoặc lấy lên hành khách, hàng hóa hoặc bưu kiện.

g) "Lãnh thổ" của một quốc gia là vùng đất (đất liền và hải đảo), vùng nước và vùng lãnh hải kế cận kể cả vùng trời trên các vùng này thuộc chủ quyền Quốc gia đó.

Điều 2

1. Mỗi Bên ký kết dành cho Bên ký kết kia các quyền nói trong Hiệp định này để thiết lập và khai thác các chuyến bay quốc tế thường kỳ trên các đường bay quy định trong Phụ lục của Hiệp định. Các chuyến bay và các đường bay đó sau đây gọi là "các chuyến bay đã thỏa thuận" và "các đường bay quy định".

2. Với điều kiện theo các quy định của Hiệp định này, các xí nghiệp hàng không được chỉ định của các Bên ký kết khi khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận được hưởng các quyền sau đây:

a) bay qua lãnh thổ của Quốc gia kia mà không hạ cánh, theo đường bay do Quốc gia đó quy định;

b) dừng lại không nhằm mục đích thương mại ở các sân bay mở ra cho việc giao lưu quốc tế trên lãnh thổ của Quốc gia đó;

c) đổ xuống và lấy lên hành khách, hàng hóa và bưu kiện quốc tế trên lãnh thổ của Quốc gia kia, theo các điều kiện quy định trong Hiệp định và Phụ lục của Hiệp định này.

3. Không một quy định nào của Hiệp định này được xem là cho xí nghiệp hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền chuyên chở hành khách, hàng hóa và bưu kiện lấy tiền giữa các điểm nằm trong lãnh thổ của Quốc gia kia.

Điều 3

1. Mỗi Bên ký kết có quyền chỉ định một xí nghiệp vận chuyển hàng không để khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận trên các đường bay quy định. Việc chỉ định tiến hành bằng văn bản thông báo giữa các Nhà chức trách hàng không.

2. Nhà chức trách hàng không nhận được thông báo nói ở đoạn 1 của Điều này sẽ nhanh chóng cấp cho xí nghiệp hàng không được chỉ định giấy phép khai thác cần thiết, với điều kiện theo đúng các quy định của đoạn 3 và 4 của Điều này.

3. Nhà chức trách hàng không cấp giấy phép khai thác có thể yêu cầu xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia chứng minh là xí nghiệp đó có thể đáp ứng đầy đủ các điều kiện của các luật lệ, và quy định mà Nhà chức trách hàng không đó thường áp dụng cho việc khai thác các chuyến bay quốc tế.

4. Khi cho thực hiện các quyền nói ở Điều 2 của Hiệp định này, mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu có bằng chứng là phần lớn quyền sở hữu và việc kiểm soát thực tế xí nghiệp hàng không được chỉ định thuộc về Quốc gia Bên ký kết đã chỉ định xí nghiệp hoặc

thuộc về các công dân của Quốc gia đó.

5. Sau khi nhận được giấy phép khai thác, xí nghiệp hàng không được chỉ định và được phép theo đúng đoạn 2 của Điều này có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận bất cứ lúc nào, miễn là giá cước ấn định theo đúng các quy định của Điều 14 của Hiệp định này đã có hiệu lực đối với các chuyến bay đó.

Điều 4

1. Mỗi Bên ký kết có quyền ra những điều kiện mà mình thấy là cần thiết trong việc khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận hoặc đình chỉ tạm thời việc thực hiện các quyền nói ở Điều 2 của Hiệp định này, hoặc thu hồi giấy phép khai thác đã cấp cho xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong trường hợp :

a) phát hiện thấy phần lớn quyền sở hữu và quyền kiểm soát thực tế xí nghiệp hàng không được chỉ định không thuộc về Quốc gia Bên ký kết đã chỉ định xí nghiệp hoặc thuộc về các công dân của Quốc gia đó, hoặc

b) xí nghiệp hàng không được chỉ định không theo đúng các luật lệ và quy định khác hiện áp dụng ở Quốc gia kia, hoặc

c) xí nghiệp hàng không được chỉ định không khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận theo đúng các điều kiện nói trong Hiệp định và Phụ lục của Hiệp định.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ thực hiện quyền nói ở đoạn 1 của Điều này sau khi đã trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia, trừ trường hợp cần phải thực hiện các biện pháp này ngay để tránh vi phạm thêm các luật lệ và quy định hiện hành.

Điều 5

1. Các xí nghiệp hàng không được chỉ định của các Bên ký kết được hưởng các sự dễ dàng đồng đều và công bằng để khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận trên các đường bay quy định trong Phụ lục của Hiệp định này.

2. Trong khi khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận, mỗi xí nghiệp hàng không phải chú ý đến lợi ích của xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia để không làm ảnh hưởng đến các chuyến bay mà xí nghiệp hàng không đó khai thác trên toàn bộ hay một phần của cùng đường bay.

3. Khi khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận trên các đường bay quy định, mật độ bay, lịch bay, loại máy bay sử dụng, thương quyền 5 sẽ do các xí nghiệp hàng không được chỉ định thỏa thuận với nhau và phải được Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết phê chuẩn chậm nhất là 60 (sáu mươi) ngày trước ngày bắt đầu các chuyến bay.

Khi xác định các yếu tố trên cần phải lưu ý tới :

a) nhu cầu vận chuyển đến lãnh thổ của mỗi Quốc gia và từ lãnh thổ đó đi nơi khác,

b) nhu cầu vận chuyển trong khu vực mà xí nghiệp hàng không của mỗi Bên ký kết hoạt động, có tính đến cả các chuyến bay do các xí nghiệp hàng không địa phương và các xí nghiệp hàng không của các quốc gia khác khai thác, và

c) yêu cầu khai thác một cách kinh tế của toàn bộ đường bay.

4. Mọi sự thay đổi về sau cũng sẽ thực hiện theo thủ tục đó.

5. Trường hợp các xí nghiệp hàng không được chỉ định không nhất trí với nhau về lịch bay thì lịch bay sẽ do các Nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết ấn định. Thủ tục này cũng áp dụng trong trường hợp các xí nghiệp hàng không được chỉ định không nhất trí với nhau về việc thay đổi lịch bay đang dùng. Trong trường hợp này các lịch bay đang dùng sẽ còn hiệu lực 6 (sáu) tháng nữa và các Nhà chức trách hàng không sẽ cố gắng cùng nhau đinh ra lịch bay mới.

Điều 6

Theo yêu cầu các Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhau các số liệu thống kê liên quan đến việc sử dụng khả năng chuyên chở mà các xí nghiệp hàng không được chỉ định cung cấp trên các đường bay quy định, nhất là các tin tức cần thiết để xác định khối lượng vận chuyển, nơi đi và nơi đến.

Điều 7

1. Xí nghiệp hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết có quyền đặt trên lãnh thổ của Bên ký kết kia một cơ quan đại diện với số nhân viên kỹ thuật và thương mại cần thiết để khai thác tốt và có lợi các chuyến bay đã thỏa thuận.

2. Số lượng người cần thiết cho các cơ quan đại diện sẽ do các xí nghiệp hàng không được chỉ định thỏa thuận với nhau và phải được các Nhà chức trách hàng không phê chuẩn.

3. Trừ khi có thỏa thuận riêng, nhân viên của cơ quan đại diện phải là công dân của Quốc gia có xí nghiệp hàng không được chỉ định.

4. Đại diện và các nhân viên của cơ quan đại diện xí nghiệp

hàng không được chỉ định phải tuân thủ các pháp luật và quy chế hiện hành của Bên ký kết kia.

5. Các cơ quan có thẩm quyền của mỗi Bên ký kết sẽ giúp đỡ mọi sự cần thiết để cho cơ quan đại diện của xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia hoạt động được tốt.

Điều 8

1. Các hành lang bay và các điểm bay qua biên giới trên các đường bay quy định trong Phụ lục của Hiệp định này sẽ do từng nước tự quy định trên lãnh thổ của mình.

2. Các luật lệ và quy định khác áp dụng trên lãnh thổ của mỗi Quốc gia liên quan đến việc ra, vào, đậu lại của các máy bay dùng vào giao lưu quốc tế cũng như liên quan đến việc khai thác, giao lưu, điều khiển các máy bay đó trong khi ở trên lãnh thổ của nước đó sẽ áp dụng cho cả các máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

3. Các luật lệ và quy định hiện hành ở các Quốc gia các Bên ký kết áp dụng cho tổ lái và hành khách khi ra, vào, lưu lại lãnh thổ của các Quốc gia đó, như các luật lệ quy định liên quan đến việc ra, vào, lưu lại và qúa cảnh hoặc có liên quan đến hải quan, kiểm dịch cũng sẽ áp dụng chó tổ lái, hành khách, hàng hóa, bưu kiện đi máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, trong suốt thời gian ở trên lãnh thổ đó.

4. Các thiết bị thông thường của máy bay, các vật tư, đồ tiếp tế trên máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết chỉ có thể được bốc xuống lãnh thổ của Quốc gia kia nếu các nhà chức trách hải quan của Quốc gia đó đồng ý. Trong trường hợp này các thiết bị, vật tư, đồ tiếp tế đó phải

chịu sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi đưa ra khỏi lãnh thổ Quốc gia đó hoặc được sử lý theo đúng luật lệ hải quan.

Điều 9

1. Các máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định dùng vào các chuyến bay đã thỏa thuận phải có dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký.

2. Mỗi máy bay dùng cho các chuyến bay thỏa thuận phải đem theo :

a) giấy đăng ký;

b) giấy chứng nhận đủ điều kiện bay;

c) giấy chứng nhận trình độ, bằng của các nhân viên tổ lái;

d) sổ hành trình của máy bay;

e) giấy phép sử dụng điện đài trên máy bay;

f) các giấy tờ khác mà mỗi Bên ký kết quy định và thông báo cho Bên ký kết kia.

3. Mỗi Bên ký kết công nhận có giá trị các giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, các giấy chứng nhận trình độ, bằng của các nhân viên tổ lái do Bên ký kết kia cấp hoặc thừa nhận còn hiệu lực.

4. Tuy nhiên mỗi Bên ký kết dành quyền không công nhận các giấy chứng nhận và bằng của các nhân viên tổ lái do Bên ký kết kia hoặc Quốc gia khác cấp hoặc thừa nhận còn hiệu lực cho các công dân của mình.

Điều 10

1. Trường hợp máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định của Bên ký kết bị tai nạn hoặc bị nguy hiểm trên lãnh thổ của Quốc gia kia, Nhà chức trách hàng không của Quốc gia này phải tiến hành các biện pháp sau đây :

a) cứu trợ cho tổ lái và hành khách;

b) thông báo ngay cho Nhà chức trách Bên kia về các tình huống và nguyên nhân xảy ra tai nạn hay nguy hiểm;

c) canh gác giữ gìn máy bay và các tài sản trong máy bay kể cả hành lý hàng hóa và bưu kiện;

d) mở cuộc điều tra về tình huống và nguyên nhân xảy ra tai nạn hay nguy hiểm;

e) cho các đại diện của Bên ký kết kia, đại diện của xí nghiệp hàng không được chỉ định có máy bay lâm nạn và chuyên viên của xưởng sản xuất máy bay được mọi sự dễ dàng để tham dự vào cuộc điều tra với tư cách quan sát viên và được đến chỗ máy bay bị nạn;

f) giải phóng máy bay và các tài sản của máy bay khi không cần thiết cho cuộc điều tra nữa;

g) thông báo cho Bên ký kết kia về kết qủa cuộc điều tra và nếu bên này yêu cầu thì gửi cho một bản sao toàn bộ hồ sơ điều tra.

2. Các nhân viên tổ lái của máy bay bị nạn hoặc bị nguy hiểm và các đại diện của xí nghiệp hàng không có máy bay phải theo đúng các quy định của Quốc gia nơi xảy ra tai nạn hoặc nguy hiểm, đặc biệt là phải cung cấp tin tức cho các người điều tra.

Điều 11

1. Các máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định, thiết bị thông thường, dự trữ nhiên liệu và dầu mỡ, các thức cung cấp trên máy bay, kể cả thức ăn, thức uống, thuốc lá và các vật dùng khác để bán cho hành khách trên máy bay với số lượng hạn chế sẽ được miễn mọi khoản thuế quan, lệ phí kiểm tra và các khoản thuế hay lệ phí khác khi đưa vào lãnh thổ của nước Bên kia, miễn là những thiết bị dự trữ và đồ cung cấp đó phải để trên máy bay cho đến khi ra khỏi lãnh thổ của nước đó.

2. Cũng sẽ được miễn các khoản thuế và lệ phí nói ở đoạn 1 Điều này cho :

a) các đồ tiếp tế cho máy bay lấy ở lãnh thổ của Quốc gia kia trong giới hạn quy định của các Nhà chức trách của Quốc gia đó để dùng trên máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định khai thác các chuyến bay quốc tế;

b) nhiên liệu, dầu mỡ lấy ở lãnh thổ của Quốc gia kia để tiếp tế cho máy bay dùng vào việc bay quốc tế của xí nghiệp hàng không được chỉ định kể cả khi các nhiên liệu, dầu mỡ đó đem dùng trên phần đường bay nằm trên lãnh thổ của Quốc gia đã cho đưa lên máy bay;

c) các phụ tùng thay thế và các thiết bị thông thường của máy bay đưa vào lãnh thổ của Quốc gia kia để bảo dưỡng sửa chữa các máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định dùng vào việc bay quốc tế.

3. Hàng hóa và hành lý qúa cảnh trực tiếp chuyên chở trên các máy bay của xí nghiệp hàng không được chỉ định sẽ được miễn thuế quan và các thuế tương tự khác.

4. Các khoản thu và lãi mà các xí nghiệp hàng không được chỉ định thực hiện được trong việc khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận trên lãnh thổ của Quốc gia kia, cũng như tiền lương của nhân viên các cơ quan đại diện của các xí nghiệp hàng không được chỉ định không phải là người cư trú thường xuyên trên lãnh thổ có cơ quan đại diện sẽ được miễn thuế.

5. Tài sản của cơ quan đại diện của xí nghiệp hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được miễn mọi khoản lệ phí và thuế ở trên lãnh thổ của Bên ký kết kia.

6. Các khoản tiền trả cho các dịch vụ không được miễn thuế và các lệ phí khác.

Điều 12

Các lệ phí và tiền phải trả về sử dụng sân bay và các cơ sở thiết bị kỹ thuật trên lãnh thổ của mỗi Quốc gia sẽ thu theo đúng giá biểu chính thức do luật pháp và các quy định hiện hành ở trong các Quốc gia các Bên ký kết ấn định và áp dụng cho tất cả các máy bay của các xí nghiệp hàng không khác khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự.

Điều 13

Chênh lệch thu chi mà xí nghiệp hàng không được chỉ định thực hiện được trên lãnh thổ của Quốc gia kia sẽ được chuyển theo đúng các quy định của hiệp định trả tiền hiện có hiệu lực giữa hai Bên ký kết.

Chênh lệch nói trên được chuyển tự do, không hạn chế và không phải chịu thuế trên cơ sở có đi có lại.

Điều 14

1. Các giá cước áp dụng cho việc vận chuyển đến và đi khỏi lãnh thổ của Quốc gia kia, sẽ cố gắng ấn định với sự nhất trí giữa các xí nghiệp hàng không được chỉ định của các Bên ký kết, theo các định số hợp lý, có tính đến mọi yếu tố cấu tạo thành như giá thành khai thác và lợi nhuận hợp lý, cũng như có tính đến giá cước của các xí nghiệp vận chuyển hàng không khai thác toàn bộ hay một phần của cùng đường bay. Khi thực hiện các giá cước các xí nghiệp hàng không được chỉ định cố gắng lưu ý đến thủ tục ấn định giá cước áp dụng trên quốc tế.

2. Giá cước thỏa thuận giữa các xí nghiệp hàng không được chỉ định phải đệ trình các Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết phê chuẩn ít nhất 60 (sáu mươi) ngày trước ngày đưa ra áp dụng, trong những trường hợp đặc biệt thời hạn đó có thể rút bớt nếu được các Nhà chức trách hàng không đồng ý.

3. Giá cước trình duyệt theo đúng đoạn 2 của Điều này sẽ coi như đã phê chuẩn nếu sau 30 (ba mươi) ngày kể từ ngày trình duyệt không có Nhà chức trách hàng không nào thông báo cho Nhà chức trách hàng không Bên kia biết mình không đồng ý.

4. Trường hợp các xí nghiệp hàng không được chỉ định không thỏa thuận được với nhau về giá cước, hoặc trường hợp giá cước mà xí nghiệp đã ấn định không được phê chuẩn toàn bộ, các Nhà chức trách hàng không sẽ thương lượng và đồng thời phê chuẩn giá cước.

5. Trường hợp các Nhà chức trách hàng không không thỏa thuận được với nhau về giá cước theo như quy định của đoạn 4 Điều này, việc bất đồng sẽ giải quyết theo đúng thủ tục nói ở

Điều 16 của Hiệp định này.

6. Giá cước thỏa thuận theo đúng Điều này sẽ có hiệu lực cho đến khi ấn định được giá cước mới cũng theo thủ tục trên. Trường hợp có đề nghị thương lượng về một giá cước mới theo đúng các đoạn trên của Điều này, giá cước cũ sẽ vẫn còn hiệu lực nhưng không quá 12 (mười hai) tháng kể từ ngày đề nghị áp dụng giá cước mới.

Điều 15

1. Hiệp định này có thể được sửa đổi hoặc bổ xung theo sự thỏa thuận của các Bên. Nhằm mục đích đó mỗi Bên ký kết sẽ xem xét với thiện chí mọi đề nghị của Bên ký kết kia. Mọi sửa đổi hoặc bổ xung đã thỏa thuận sẽ có hiệu lực khi các Bên ký kết thông báo cho nhau đã làm xong thủ tục quy định theo luật pháp nước mình đối với hiệu lực của các hiệp định quốc tế.

2. Phụ lục của Hiệp định có thể do Nhà chức trách hàng không sửa đổi hoặc bổ xung. Mọi điều sửa đổi, bổ xung Phụ lục sẽ có hiệu lực sau khi hai Bên trao đổi công hàm ngoại giao xác nhận thỏa thuận.

3. Các cuộc thương lượng để sửa đổi hoặc bổ xung Hiệp định hay Phụ lục phải bắt đầu 60 (sáu mươi) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu thương lượng.

Điều 16

Mọi sự bất đồng liên quan đến việc hiểu hoặc thi hành Hiệp định hoặc Phụ lục của Hiệp định sẽ giải quyết bằng thương lượng trực tiếp giữa các Nhà chức trách hàng không. Nếu các Nhà chức trách hàng không không đi đến thỏa thuận thì việc bất đồng sẽ giải quyết bằng đường ngoại giao.

Điều 17

1. Các Nhà chức trách hàng không sẽ định kỳ trao đổi ý kiến với nhau nhằm làm cho các quy định của Hiệp định này được tôn trọng và thi hành.

2. Hiệp định và Phụ lục của Hiệp định này sẽ do các Bên ký kết thông qua thương lượng làm cho phù hợp với mọi công ước đa phương áp dụng cho cả hai Bên.

Điều 18

1. Hiệp định này sẽ áp dụng tạm thời kể từ ngày ký và sẽ có hiệu lực khi nào các Bên ký kết thông báo cho nhau đã làm xong các thủ tục quy định theo luật pháp nước mình đối với hiệu lực của các hiệp định quốc tế.

2. Hiệp định này ký kết cho một thời hạn 5 (năm) năm kể từ sau ngày có hiệu lực và sẽ kéo dài từng thời hạn 5 (năm) năm một, nếu 12 (mười hai) tháng trước khi hết hạn không Bên ký kết nào gửi cho Bên ký kết kia văn bản hủy Hiệp định.

Làm tại Hà nội, ngày 26 tháng 6 năm 1979 thành ba bản gốc bằng tiếng Việt Nam, tiếng Ru Ma Ni và tiếng Pháp, tất cả các văn bản đều có giá trị như nhau. Trường hợp có sự khác biệt trong việc hiểu hoặc áp dụng Hiệp định và Phụ lục của Hiệp định, văn bản tiếng Pháp sẽ dùng để đối chiếu.

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

HOÀNG NGỌC DIÊU
Tổng Cục trưởng
Tổng cục Hàng không Dân dụng
Việt Nam

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA
RU MA NI

ION MEDREA
Đại sứ

P H Ụ L Ụ C

BẢNG ĐƯỜNG BAY

I.

Đường bay của các chuyến bay thường kỳ do xí nghiệp hàng không được Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định khai thác trên cả hai chiều :

Điểm trên nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam : HANOI

các điểm giữa đường : _____

điểm trên nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Ru Ma Ni : BUCAREST

các điểm ngoài đường : _____

II.

Đường bay của các chuyến bay thường kỳ do xí nghiệp hàng không được Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Ru Ma Ni chỉ định khai thác trên cả hai chiều :

Điểm trên nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Ru Ma Ni : BUCAREST

các điểm giữa đường : _____

điểm trên nước Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam : HANOI

các điểm ngoài đường : _____

III.

Các điểm giữa đường và các điểm ngoài đường của các đường bay quy định ở bảng I và II sẽ xác định sau theo sự thỏa thuận chung giữa các Nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết.

IV.

Các chuyến bay thêm phải xin trước và phải được Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia phê chuẩn.

A C C O R D

entre

le Gouvernement de la République Socialiste du Viet Nam

et

le Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie.

relatif aux transports aériens civils.

Le Gouvernement de la République Socialiste du Viet Nam et le Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie,

animés du désir commun d'apporter leur contribution au développement de la coopération amicale entre leurs deux pays dans le domaine du transport aérien, et

désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens réguliers entre et au-delà du territoire de leurs pays,

sont convenus de ce qui suit:

Article 1

Pour l'application de l'Accord et de son Annexe, qui est partie intégrante du présent Accord, les termes suivants, à moins qu'il ne résulte autrement du contexte, auront la signification ci-après:

a) " Parties contractantes" signifie d'une part le Gouvernement de la République Socialiste du Viet Nam et d'autre part le Gouvernement de la République Socialiste de Roumanie;

b) " Autorité aéronautique" signifie, en ce qui concerne la République Socialiste du Viet Nam, l'Administration Générale de l'Aviation Civile, et, en ce qui concerne la République Socialiste de Roumanie, ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées à ces Autorités aéronautiques;

c) " entreprise aérienne désignée" signifie l'entreprise de transport aérien civil désignée par chaque Partie contractante pour exploiter les services convenus, conformément aux dispositions de l'Article 3 du présent Accord;

d) " service aérien" signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public des passagers, du courrier ou de marchandises;

e) " service aérien international" signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats;

f) " escale non commerciale" signifie un atterrissage technique n'ayant pas pour but l'embarquement ou le débarquement des passagers, de marchandises ou du courrier;

g) " territoire d'un Etat" signifie les régions terrestres (continentales et insulaires) et les eaux territoriales y adjacentes, y compris l'espace aérien au-dessus de ces régions, qui se trouvent sous la souveraineté dudit Etat.

Article 2

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'Annexe de l'Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement " services convenus" et " routes spécifiées.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises aériennes désignées par les Parties contractantes jouiront dans l'exploitation des services convenus des droits suivants:

a) survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Etat suivant la route déterminée par ledit Etat;

b) faire des escales non commerciales sur le territoire de l'autre Etat aux aéroports ouverts au trafic international;

c) embarquer et débarquer sur le territoire de l'autre Etat, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier , dans les conditions stipulées au présent Accord et à son Annexe.

3. Aucune disposition du présent Accord ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise aérienne désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens civils de passagers, de marchandises et du courrier contre rémunération entre les points situés sur le territoire de l'autre Etat.

Article 3

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les Autorités aéronautiques.

2. L'autorité aéronautique qui a recu la notification citée au paragraphe 1 du présent Article accordera sans délai à l'entreprise aérienne désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. L'Autorité aéronautique qui accorde l'autorisation d'exploitation pourra exiger de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante de lui prouver qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites dans les lois et les règlements normalement appliqués par ladite Autorité aéronautique à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante pourra exiger, pour l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, qu'on lui fasse la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise aérienne désignée appartiennent à l'Etat de la Partie contractante qui l'a désignée ou à ses ressortissants.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation l'entreprise

aérienne désignée autorisée conformément au paragraphe 2 du présent Article pourra commencer à tout moment l'exploitation des services convenus, sous réserve qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'Article 14 du présent Accord soit en vigueur pour ces services.

Article 4

1. Chaque Partie contractante a le droit de prétendre telles conditions qu'elle considérera nécessaires dans l'exploitation des services convenus ou de suspendre temporairement l'exercice des droits spécifiés à l'Article 2 du présent Accord, ou de révoquer l'autorisation d'exploitation accordée à l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante, au cas où:

a) on constatera qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise aérienne désignée n'appartiennent pas à l'Etat de la Partie contractante qui l'a désignée ou à ses ressortissants, ou

b) l'entreprise aérienne désignée ne s'est pas conformée aux lois et aux autres règlements en vigueur de l'autre Etat, ou

c) l'entreprise aérienne désignée n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par l'Accord et son Annexe.

2. Chaque Partie contractante exercera le droit prévu au paragraphe 1 du présent Article seulement après consultation avec l'autre Partie contractante, à moins que ces mesures ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et aux autres règlements en vigueur.

Article 5

1. Les entreprises aériennes désignées des Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées à l'Annexe du présent Accord.

2. Dans l'exploitation des services convenus, chaque entreprise aérienne désignée prendra en considération les intérêts de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter les services aériens que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.

3. Pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, la fréquence des vols, l'horaire, le type d'appareil utilisé, les droits de trafic de 5-ème liberté seront convenus entre les entreprises aériennes désignées et approuvés par les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, au moins 60 (soixante) jours avant le commencement de ces services.

En établissant les éléments ci-dessus on tiendra compte:

a) de la demande de transports aériens vers et du territoire de chaque Etat;

b) de la demande de transports aériens existant dans la région traversée par la ligne aérienne desservie par l'entreprise aérienne désignée par chaque Partie contractante, compte tenu des services aériens assurés par les entreprises aériennes locales et celles des autres Etats de cette région, et

c) de l'exigence d'une exploitation économiques de la ligne toute entière.

4. Tout changement ultérieur sera effectué par la même procédure.

5. Au cas où les entreprises aériennes désignées ne réussiront pas à se mettre d'accord sur les horaires, ceux-ci seront déterminés par les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. La même procédure sera utilisée dans le cas où les entreprises aériennes désignées ne se mettent pas d'accord sur le changement ultérieur des horaires en vigueur. Dans cette dernière situation les horaires existants resteront en vigueur 6 (six) mois; cependant les Autorités aéronautiques feront des efforts afin de déterminer les nouveaux horaires.

Article 6

Sur demande, les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se fourniront mutuellement des données statistiques relatives à l'emploi de la capacité de transport offerte par les entreprises aériennes désignées sur les routes spécifiées, notamment les renseignements nécessaires pour la détermination du volume, de l'origine et de la destination du trafic aérien.

Article 7

1. L'entreprise aérienne désignée par chaque Partie contractante a le droit de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante une représentation avec le personnel technique et commercial nécessaire pour assurer une bonne et rentable exploitation de la ligne.

2. Le nombre des personnes nécessaires aux représentations sera convenu entre les entreprises aériennes désignées et approuvé par les Autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3. Sauf accord spécial, le personnel des représentations devra avoir la citoyenneté de l'Etat auquel appartient l'entreprise aérienne désignée.

4. Le représentant et le personnel de la représentation de l'entreprise aérienne désignée doiventrespecter les lois et autres règlements locaux.

5. Les organismes compétents de chaque Partie contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement de la représentation de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante.

Article 8

1. Les couloirs aériens et les points de survol de la frontière pour les routes spécifiées dans l'Annexe du présent Accord seront déterminés indépendamment par chaque Etat sur son territoire.

2. Les lois et les autres règlements qui s'appliquent sur le territoire de chaque Etat relatifs à l'entrée, au séjour et à la sortie des aéronefs employés au trafic aérien international, ainsi qu'à l'exploitation, la navigation et la conduite de ces aéronefs pendant leur présence sur ce territoire, s'appliqueront également aux aéronefs de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante.

3. Les lois et les règlements en vigueur dans les Etats des Parties contractantes qui s'appliquent à l'entrée, au séjour et à la sortie des équipages des aéronefs, des passagers, des marchandises, du courrier, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de séjour, de sortie et transit ou ceux relatifs à la douane et aux mesures sanitaires s'appliqueront également aux équipages des aéronefs de l'entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante, ainsi qu'aux passagers, aux marchandises et aux envois postaux transportés par ces aéronefs, pendant qu'ils se trouvent sur lesdits territoires.

4. Les équipements normaux de bord et les produits ou les provisions se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise aérienne désignée par chaque Partie contractante pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Etat seulement avec le consentement des autorités douanières de ce dernier Etat. En ce cas, ces équipements, produits ou provisions devront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 9

1. Les aéronefs des entreprises aériennes désignées, affectés aux services convenus, doivent porter leurs propres marques de nationalité et d'immatriculation.

2. Chaque aéronef affecté aux services convenus doit posséder à bord les documents suivants:

a) le certificat d'immatriculation;

b) le certificat de navigabilité;

c) les brevets d'aptitude, les licences ou certificats des membres d'équipage;

d) le carnet de route de l'aéronef;

e) l'autorisation d'emploi de la station radio de bord;

f) les autres documents de bord prescrits par les règlements de chaque Partie contractante; sur l'existence de tels documents devra être informée l'autre Partie contractante.

3. Chaque Partie contractante reconnait valables les certificats de navigabilité de l'aéronef, les brevets d'aptitude et les licences ou certificats des membres de l'équipage délivrés ou validés par l'autre Partie contractante.

4. Cependant, chaque Partie contractante se réserve le droit de ne pas reconnaitre valables les brevets d'aptitude et les licences ou certificats des membres de l'équipage délivrés ou validés en faveur de ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou par tout autre Etat.

Article 10

1. En cas d'accident ou de péril survenu à un aéronef de l'entreprise aérienne désignée d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Etat, l'Autorité aéronautique de ce dernier Etat doit prendre les dispositions suivantes:

a) accorder toute assistance qui pourrait être nécessaire à l'équipage et aux passagers;

b) informer sans délai l'autre Autorité aéronautique des circonstances et des causes de la survenance de l'accident ou du péril;

c) assurer la garde de l'aéronef et de son contenu y compris les bagages, les marchandises et le courrier;

d) mener une enquête sur les circonstances et les causes de

la survenance de l'accident ou du péril;

e) accorder aux représentants de l'autre Partie contractante, aux représentants de l'entreprise aérienne désignée à laquelle appartient l'aéronef en cause et à l'expert de l'usine qui a construit l'aéronef toutes facilités pour assister à l'enquête en qualité d'observateurs et pour l'accès à l'aéronef;

f) libérer l'aéronef et son contenu dès qu'ils ne sont plus nécessaires à l'enquête;

g) communiquer à l'autre Autorité aéronautique les résultats de l'enquête, et sur la demande de celle-ci, lui remettre une copie du dossier entier de l'enquête.

2. Les membres de l'équipage de l'aéronef en accident ou en péril et les représentants de l'entreprise aérienne désignée, à laquelle appartient l'aéronef, se conformeront aux règlements de l'Etat sur le territoire duquel est survenu l'accident ou la situation de péril, notamment en ce qui concerne les renseignements à fournir aux enquêteurs.

Article 11

1. Les aéronefs de l'entreprise aérienne désignée, leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants, leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons, les tabacs et autres articles destinés à la vente en vol aux passagers, en quantités limitées, seront exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'entrée sur le territoire de l'autre Etat à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Seront également exonérés de tous droits et taxes prévus au paragraphe 1 du présent Article:

a) les provisions de bord prises sur le territoire de l'autre Etat, dans les limites fixées par les autorités de celui-ci et destinées à la consommation à bord des aéronefs de l'entreprise

aérienne désignée qui opère en trafic aérien international;

b) les carburants et les lubrifiants destinés au ravitaillement des aéronefs de l'entreprise aérienne désignée, employés en trafic aérien international, pris à bord sur le territoire de l'autre Etat, même lorsque ces carburants et lubrifiants seront utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire sur lequel ils ont été embarqués;

c) les pièces de rechange et les équipements normaux de bord introduits sur le territoire de l'autre Etat pour l'entretien et la réparation des aéronefs de l'entreprise aérienne désignée employés en trafic aérien international.

3. Les marchandises et les bagages en transit direct, transportés par les aéronefs de chaque entreprise aérienne désignée seront exonérés de droits de douane et d'autres taxes similaires.

4. Les recettes et les bénéfices des entreprises aériennes désignées, réalisés sur le territoire de l'autre Etat par l'exploitation des services convenus, ainsi que les rémunérations recues par le personnel des représentations des entreprises aériennes désignéss, autres que les résidents de l'Etat sur le territoire duquel se trouve la représentation, seront exonérés d'impôts.

5. La propriété de la représentation de l'entreprise désignée par une Partie contractante sera exonérée de toutes sortes de taxe ou d'impôts sur le territoire de l'autre Etat.

6. Les sommes qui représentent le paiement des services rendus ne seront pas exonérés de droits ou d'autres taxes.

Article 12

Les taxes et les autres redevances pour l'utilisation des aéroports, des installations et de l'équipement technique sur le territoire de chaque Etat seront percues conformément au niveau officiel des tarifs fixés par les lois et autres règlements en vigueur dans les Etats des Parties contractantes, qui s'appliqueront à tous les

aéronefs des entreprises de transport aérien étrangères qui opèrent des services aériens internationaux similaires.

Article 13

Le solde entre les recettes et les dépenses réalisées sur le territoire de l'autre Etat par l'entreprise aérienne désignée sera transféré conformément aux dispositions de l'Accord de paiements en vigueur entre les Parties contractantes.

Le solde sus-mentionné sera librement transféré, sans être soumis à des impôts et des restrictions, sur la base de réciprocité.

Article 14

1. Les tarifs à appliquer aux transports aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Etat seront fixés, autant que possible, d'un commun accord par les entreprises aériennes désignées par les Parties contractantes à des quantums raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, tels que le coût de l'exploitation et un bénéfice raisonnable, ainsi que des tarifs percus par les entreprises de transport aérien exploitatant tout ou partie de la même route. A la réalisation des tarifs, les entreprises aériennes désignées tiendront aussi compte, autant que possible, de la procédure de fixation des tarifs pratiqués dans les usages internationaux.

2. Les tarifs convenus entre les entreprises aériennes désignées seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins 60 (soixante) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord des Autorités aéronautiques.

3. Les tarifs soumis à l'approbation, conformément au paragraphe 2 du présent Article, seront considérés approuvés si aucune des Autorités aéronautiques n'a notifié à l'autre Autorité aéronau-

tique son désaccord relatif à ces tarifs 30 (trente) jours après la date de leur soumission à l'approbation.

4. Au cas où les entreprises aériennes désignées ne pourront arriver à une entente concernant les tarifs ou au cas où les tarifs établis par elles ne seront pas approuvés en totalité, ces tarifs seront négociés et, en même temps, approuvés par les Autorités aéronautiques.

5. Au cas où les Autorités aéronautiques n'arriveront pas à une entente sur un tarif, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent Article, le différend sera solutionné conformément à la procédure prescrite à l'Article 16 du présent Accord.

6. Le tarif convenu conformément au présent Article restera en vigueur jusqu'au moment de la fixation d'un nouveau tarif, qui sera approuvé en suivant la même procédure. Au cas où un nouveau tarif est proposé par les négociations conformément aux paragraphes précédents du présent Article, l'ancien tarif restera en vigueur, mais pas plus de 12 (douze) mois après la date proposée pour l'entrée en vigueur du nouveau tarif.

Article 15

1. Le présent Accord pourra être modifié ou amendé par accord commun des Parties. A cette fin, chaque Partie contractante examinera attentivement et en esprit favorable toute proposition présentée par l'autre Partie contractante. Tout modification ou amendement convenu entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront notifié réciproquement l'accomplissement des formalités requises par leur législation relative à l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. L'Annexe à l'Accord pourra être modifié ou amendé par les Autorités aéronautiques. Tout modification ou amendement de l'Annexe entrera en vigueur après la confirmation réciproque, par un échange de notes par voie diplomatique.

23

3. Les négociations concernant la modification ou l'amendement de l'Accord ou de son Annexe devront commencer 60 (soixante) jours après la réception de la demande.

Article 16

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe sera réglé par négociations directes entre les Autorités aéronautiques. Au cas où les Autorités aéronautiques ne réussissent pas à arriver à un accord, le différend devra être réglé par voie diplomatique.

Article 17

1. Périodiquement, les Autorités aéronautiques se consulteront afin de s'assurer que les dispositions du présent Accord sont respectées et exécutées.

2. Le présent Accord et son Annexe seront mis en harmonie, par négociations entre les Parties contractantes, avec toute convention de caractère multilatéral qui serait applicable aux deux Parties contractantes.

Article 18

1. Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de la signature et entrera en vigueur lorsque les Parties contractantes se seront notifié réciproquement l'accomplissement des formalités requises par leur législation concernant l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2. L'Accord a été conclu pour une période de 5 (cinq) ans après la date de son entrée en vigueur et se prolongera chaque fois pour des périodes successives de 5 (cinq) ans, si aucune des Parties contractantes ne le dénoncera par écrit 12 (douze) mois avant l'expiration de la période respective ou des périodes suivantes

Fait à Hanoi le 26 Juin 1979, en trois exemplaires originaux, en langue vietnamienne, en langue roumaine et en langue francaise , tous les textes faisant également foi. En cas de différence dans l'interprétation ou l'application de cet Accord et de son Annexe, le texte francais servira comme référence.

Pour le Gouvernement
de la République Socialiste
du Viet Nam

Hoàng Ngọc Diêu
Directeur Général
de l'Administration Générale
de l'Aviation Civile

Pour le Gouvernement
de la République Socialiste
de Roumanie

Ion Medrea
Ambassadeur

A N N E X E

TABLEAUX DE ROUTES

I.

Routes sur lesquelles des services aériens réguliers seront exploités dans les deux sens par l'entreprise aérienne désignée par le Gouvernement de la République Socialiste du Viet Nam:

Point dans la République Socialiste du Viet Nam: HANOI
points intermédiaires: _____

point dans la République Socialiste de Roumanie: BUCAREST
points au-delà: _____

II.

Routes sur lesquelles des services aériens réguliers seront exploités dans les deux sens par l'entreprise aérienne désignée par le Gouverhement de la République Socialiste de Roumanie:

Point dans la République Socialiste de Roumanie: BUCAREST
points intermédiaires: _____

point dans la République Socialiste du Viet Nam: HANOI
points au-delà: _____

III.

Les points intermédiaires et les points au-delà des routes spécifiées aux tableaux I et II seront ultérieurement déterminés par accord commun des Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

IV.

Des vols supplémentaires pourront être effectués sur demande préalable et avec approbation de l'Autorité aéronautique de l'autre Partie contractante.

A C O R D

între

Guvernul Republicii Socialiste Vietnam

şi

Guvernul Republicii Socialiste România

privind transporturile aeriene civile

Guvernul Republicii Socialiste Vietnam şi Guvernul Republicii Socialiste România animate de dorinţa comună de a contribui la dezvoltarea cooperării amicale între cele două ţări ale lor în domeniul transportului aerian, şi dorind să încheie un Acord în scopul înfiinţării de servicii aeriene civile regulate între şi dincolo de teritoriul ţărilor lor au convenit asupra celor ce urmează:

Articolul 1

Pentru aplicarea Acordului şi a Anexei sale, care face parte integrantă din prezentul Acord, termenii următori, în afară de cazul cînd din context nu rezultă altfel, vor avea înţelesul de mai jos :

a) "Părţi contractante" înseamnă pe de o parte Guvernul Republicii Socialiste Vietnam, iar pe de altă parte Guvernul Republicii Socialiste România ;

b) "Autoritate aeronautică" înseamnă, în ceea ce priveşte Republica Socialistă Vietnam - Administraţia Generală a Aviaţiei Civile, iar în ceea ce priveşte Republica Socialistă România -

Departamentul Aviaţiei Civile sau - în ambele cazuri - orice persoană sau organ autorizat să îndeplinească funcţiunile exercitate în prezent de aceste Autorităţi aeronautice ;

c) "întreprindere aeriană desemnată" înseamnă întreprinderea de transport aerian civil stabilită de fiecare Parte contractantă pentru a exploata serviciile convenite în conformitate cu prevederile articolului 3 al prezentului Acord;

d) "Serviciu aerian" înseamnă orice serviciu regulat asigurat de aeronavă pentru transportul public al pasagerilor, poştei şi mărfurilor ;

e) "Serviciu aerian internaţional" înseamnă un serviciu aerian care traversează spaţiul aerian de deasupra teritoriului a două sau mai multe state;

f) "escală necomercială" înseamnă o aterizare tehnică care nu are ca scop îmbarcarea sau debarcarea de pasageri, mărfuri sau poştă;

g) "prin teritoriul unui stat" se înţelege atît regiunile terestre (continentale şi insulare) cît şi apele teritoriale adiacente acestora, precum şi spaţiul aerian de deasupra acestor regiuni care se găsesc sub suveranitatea unui stat .

Articolul 2

1. Fiecare Parte contractantă acordă celeilalte Părţi contractante drepturile specificate în prezentul Acord, în scopul înfiinţării şi exploatării de servicii aeriene internaţionale regulate pe rutele specificate în Anexa la Acord. Aceste servicii şi rute sînt denumite în continuare respectiv "servicii convenite", şi "rute specificate".

2. Sub rezerva dispoziţiilor prezentului Acord, întreprinderile aeriene desemnate de către Părţile contractante se vor bucura de serviciile convenite, de drepturile următoare:

a) de a survola, fără aterizare, teritoriul celuilalt stat, urmînd ruta stabilită de zisul stat ;

b) de a face escale necomerciale pe teritoriul celuilalt stat, pe aeroporturile deschise traficului internaţional ;

c) de a îmbarca şi debarca pe teritoriul celuilalt stat, în trafic internaţional, pasageri, marfă şi poştă, în condiţiile prevăzute în prezentul Acord şi în Anexa sa .

3. Nici o prevedere a prezentului Acord nu va putea fi interpretată în sensul de a conferi întreprinderii aeriene desemnate de o Parte contractantă dreptul de a efectua transport aerian civil de pasageri, marfă şi poştă contra plată, între punctele situate pe teritoriul celuilalt stat.

Articolul 3

1. Fiecare Parte contractantă are dreptul să desemneze o întreprindere de transport aerian pentru a exploata serviciile convenite pe rutele specificate. Această desemnare va face obiectul unei notificări în scris între Autorităţile aeronautice.

2. Autoritatea aeronautică, care a primit notificarea menţionată în paragraful I din prezentul articol, va acorda întreprinderii aeriene desemnate fără întîrziere, sub rezerva prevederilor paragrafelor 3 şi 4 din prezentul Articol, autorizaţia de exploatare necesară.

3. Autoritatea aeronautică care acordă autorizaţia de exploatare va putea cere întreprinderii aeriene desemnate de cealaltă Parte contractantă să-i facă dovada că este în măsură să îndeplinească condiţiile prevăzute de legile şi regulamentele normal aplicate de către această Autoritate aeronautică, la exploatarea serviciilor aeriene internaţionale .

4. Fiecare Parte contractantă va putea cere, pentru

exercitarea drepturilor specificate în articolul 2 al prezentului Acord, să i se facă dovada că o parte preponderentă a proprietăţii şi controlul efectiv al întreprinderii aeriene desemnate aparţin statului Părţii contractante care a desemnat-o sau cetăţenilor săi.

5. Din momentul primirii autorizaţiei de exploatare întreprinderea aeriană desemnată autorizată, potrivit paragrafului 2 al prezentului Articol, va putea trece oricînd, la începerea exploatării serviciilor convenite, sub rezerva ca tariful stabilit conform prevederilor Articolului 14 al prezentului Acord să fie în vigoare pentru aceste servicii.

Articolul 4

1. Fiecare Parte contractantă are dreptul să pretindă acele condiţii pe care le va considera necesare în exploatarea serviciilor convenite, ori să suspende temporar exercitarea drepturilor specificate la Articolul 2 al prezentului Acord, sau să revoce autorizaţia de exploatare acordată întreprinderii aeriene desemnate de cealaltă Parte contractantă, în cazul în care:

a) se va constata că o parte preponderentă a proprietăţii şi controlul efectiv al acelei întreprinderi aeriene desemnate nu aparţin statului Părţii contractante care a desemnat-o sau cetăţenilor săi, sau

b) întreprinderea aeriană desemnată nu s-a conformat legilor şi altor reglementări în vigoare ale celuilalt stat, sau

c) întreprinderea aeriană desemnată nu exploatează serviciile convenite în condiţiile prevăzute de prezentul Acord şi Anexa sa.

2. Fiecare Parte contractantă va exercita dreptul prevăzut de paragraful 1 din prezentul Articol numai după

consultarea cu cealaltă Parte contractantă, în afară de cazul cînd aceste măsuri sînt imediat necesare pentru a se evita noi abateri de la legi şi de la alte reglementări în vigoare.

Articolul 5

1. Intreprinderile aeriene desemnate de Părţile contractante se vor bucura de posibilităţi egale şi echitabile pentru exploatarea serviciilor convenite pe rutele specificate în Anexa prezentului Acord.

2. In exploatarea serviciilor convenite, fiecare întreprindere aeriană desemnată va ţine seama de interesele întreprinderii aeriene desemnate de cealaltă Parte contractantă, pentru a nu se afecta serviciile aeriene pe care aceasta din urmă le asigură în întregime sau în parte pe aceeaşi rută .

3. Pentru exploatarea serviciilor convenite pe rutele specificate, frecvenţa curselor, orarul, tipul de aparat utilizat, drepturile de trafic de a 5-a libertate se vor conveni între întreprinderile aeriene desemnate şi vor fi aprobate de către Autorităţile aeronautice ale celor două Părţi contractante cu cel puţin 60 (şasezeci) zile înainte de începerea acestor servicii .

La stabilirea acestor elemente se va ţine seama :

a) de cererea de transport aerian către şi din teritoriul fiecărui stat ;

b) de cererea de transport aerian din cadrul regiunii traversate de linia aeriană deservită şi de întreprinderea aeriană desemnată de fiecare Parte contractantă, ţinîndu-se seama de serviciile aeriene asigurate de întreprinderile aeriene locale şi ale celorlalte state din acea regiune, şi

c) de exigenţa unei exploatări economice a întregii linii aeriene.

4. Orice schimbare ulterioară se va efectua folosind aceeaşi procedură.

5. In cazul în care întreprinderile aeriene desemnate nu vor reuşi să cadă de acord asupra orarelor, acestea vor fi stabilite de Autorităţile aeronautice ale celor două Părţi contractante. Aceeaşi procedură va fi folosită şi în cazul cînd întreprinderile aeriene desemnate nu cad de acord privind schimbarea ulterioară a orarelor în vigoare. In această din urmă situaţie, orarele existente vor rămîne în vigoare 6 luni de zile, perioadă de timp în care Autorităţile aeronautice vor depune eforturi pentru stabilirea noilor orare .

Articolul 6

La cerere Autorităţile aeronautice ale celor două Părţi contractante îşi vor furniza mutual date statistice referitoare la folosirea capacităţii de transport oferită de întreprinderile aeriene desemnate pe rutele specificate, în special informaţiile necesare pentru stabilirea volumului, originii şi destinaţiei traficului aerian.

Articolul 7

1. Intreprinderea aeriană desemnată de fiecare Parte contractantă are dreptul să menţină pe teritoriul celeilalte Părţi contractante o reprezentanţă cu personal tehnic şi comercial necesar pentru asigurarea unei bune şi rentabile exploatări a liniei.

2. Numărul de persoane necesar reprezentanţelor va fi convenit între întreprinderile aeriene desemnate şi aprobate de către Autorităţile aeronautice contractante .

3. In afara unui acord special personalul reprezentanţelor va avea cetăţenia statului căruia îi aparţine întreprin-

derea aeriană desemnată .

4. Reprezentantul şi personalul reprezentanţei întreprinderii aeriene desemnate va trebui să respecte legile şi alte reglementări locale.

5. Organele competente ale fiecărei Părţi contractante vor acorda sprijinul necesar bunei funcţionări a reprezentanţei întreprinderii aeriene desemnate de cealaltă Parte contractantă.

Articolul 8

1. Culoarele aeriene şi punctele de survolare a frontierei pentru rutele specificate în Anexa prezentului Acord vor fi stabilite în mod independent de către fiecare stat pe teritoriul său.

2. Legile şi alte reglementări care se aplică pe teritoriul fiecărui stat cu privire la intrarea, şederea şi ieşirea aeronavelor folosite în traficul aerian internaţional, precum şi la exploatarea, navigaţia şi conducerea acestor aeronave pe timpul cît ele se găsesc în limitele acelui teritoriu, se vor aplica şi aeronavelor întreprinderii aeriene desemnate de cealaltă Parte contractantă.

3. Legile şi alte reglementări în vigoare în statele Părţilor contractante care se aplică la intrarea, şederea şi ieşirea echipajelor aeronavelor, pasagerilor, mărfii şi poştei, cum ar fi cele privitoare la formalităţile de intrare, şedere, ieşire şi tranzit sau cele referitoare la vamă şi la măsuri sanitare, se vor aplica şi echipajelor aeronavelor întreprinderii aeriene desemnate de cealaltă Parte contractantă, precum şi pasagerilor, mărfurilor şi poştei transportate cu aceste aeronave, pe timpul cît se găsesc pe teritoriile menţionate.

4. Echipamentele obişnuite de bord şi articolele sau proviziile aflate la bordul aeronavelor întreprinderii aeriene desemnate de fiecare Parte contractantă vor putea fi descărcate pe teritoriul celuilalt stat numai cu consimţămîntul autorităţilor vamale ale acestui din urmă stat.

In acest caz, aceste echipamente, articole sau provizii vor trebui să fie puse sub supravegherea Autorităţilor menţionate pînă în momentul cînd vor fi reexportate sau pînă cînd vor primi altă destinaţie în conformitate cu reglementările vamale.

Articolul 9

1. Aeronavele întreprinderilor aeriene desemnate, folosite pentru serviciile convenite, trebuie să poarte însemnele proprii de naţionalitate şi de înmatriculare.

2. Fiecare aeronavă folosită pentru serviciile convenite trebuie să posede la bord următoarele documente:

a) certificatul de înmatriculare ;

b) certificatul de navigabilitate ;

c) brevetele de aptitudine şi licenţele sau certificatele membrilor de echipaj ;

d) carnetul de drum al aeronavei ;

e) autorizaţia pentru folosirea staţiei de radio la bord ;

f) celelalte documente de bord prevăzute de reglementările fiecărei Părţi contractante ; despre existenţa unor asemenea documente va trebui să fie informată cealaltă Parte contractantă.

3. Fiecare Parte contractantă recunoaşte ca valabile certificatele de navigabilitate ale aeronavei, brevetele de aptitudine şi licenţele sau certificatele membrilor de

echipaj eliberate sau validate de cealaltă Parte contractantă.

4. Totuşi, fiecare Parte contractantă îşi rezervă dreptul de a nu recunoaşte ca valabile brevetele de aptitudine şi licenţele sau certificatele membrilor de echipaj eliberate sau validate în favoarea propriilor cetăţeni de către cealaltă Parte contractantă sau de către orice alt stat.

Articolul 10

1. In cazul în care o aeronavă a întreprinderii aeriene desemnată de Partea contractantă ar suferi un accident sau s-ar afla în pericol pe teritoriul celuilalt stat, Autoritatea aeronautică a acestuia din urmă trebuie să ia următoarele măsuri:

a) să acorde orice asistenţă care ar putea fi necesară echipajului şi pasagerilor ;

b) să informeze fără întîrziere cealaltă Autoritate aeronautică cu privire la împrejurările şi cauzele producerii accidentului sau pericolului ;

c) să asigure securitatea aeronavei şi conţinutului acesteia, inclusiv bagajele, mărfii şi poştei ;

d) să efectueze o anchetă asupra împrejurărilor şi cauzelor producerii accidentului sau pericolului ;

e) să acorde reprezentanţilor celeilalte Părţi contractante, reprezentanţilor întreprinderii aeriene căreia îi aparţine aeronava în cauză şi expertului uzinei constructoare înlesnirile de a asista la anchetă ca observatori şi accesul la aeronavă ;

f) să elibereze aeronava şi conţinutul său de îndată ce acestea nu mai sînt necesare pentru anchetă ;

g) să comunice celeilalte Autorităţi aeronautice rezultatele anchetei, iar la cererea acesteia, să-i remită o copie

de pe întregul dosar al anchetei.

2. Membrii echipajului aeronavei accidentate sau aflate în pericol şi reprezentanţii întreprinderii aeriene desemnate, căreia îi aparţine aeronava în cauză, se vor conforma reglementărilor statului pe al cărui teritoriu s-a produs accidentul sau situaţia de pericol, îndeosebi în ceea ce priveşte furnizarea informaţiilor necesare anchetatorilor .

Articolul 11

1. Aeronavele întreprinderii aeriene desemnate, echipamentul lor obişnuit, rezervele de carburanţi şi lubrifianţi, proviziile de bord, inclusiv articolele alimentare, băuturile, tutunurile şi alte produse destinate vînzării lor către pasageri pe timpul zborului, în cantităţi limitate, vor fi scutite de orice taxe vamale şi taxe de inspecţie sau de orice alte impozite şi taxe la intrarea pe teritoriul celuilalt stat, cu condiţia ca aceste echipamente, rezerve şi provizii să rămînă la bordul aeronavelor pînă în momentul reexportării lor.

2. Vor fi, de asemenea, scutite de impozitele şi taxele prevăzute la paragraful 1 al prezentului Articol:

a) proviziile de bord îmbarcate pe teritoriul celuilalt stat în limitele fixate de autorităţile acestuia şi destinate consumării la bordul aeronavelor întreprinderii aeriene desemnate care operează în traficul aerian internaţional;

b) carburanţii şi lubrifianţii destinaţi alimentării aeronavelor întreprinderii aeriene desemnate, folosite în traficul aerian internaţional, îmbarcaţi pe teritoriul celuilalt stat, chiar şi atunci cînd aceşti carburanţi şi lubrifianţi vor fi folosiţi în cadrul traiectului de zbor efectuat deasupra teritoriului unde au fost îmbarcaţi ;

..//..

c) piesele de schimb şi echipamentele obişnuite de bord introduse pe teritoriul celuilalt stat pentru întreţinerea şi repararea aeronavelor întreprinderii aeriene desemnate, folosite în traficul aerian internaţional.

3. Marfa şi bagajele în tranzit direct, transportate cu aeronavele fiecărei întreprinderi aeriene desemnate, vor fi scutite de taxe vamale şi de alte taxe similare.

4. Incasările şi beneficiile întreprinderilor aeriene desemnate, realizate din exploatarea serviciilor convenite pe teritoriul celuilalt stat, precum şi remuneraţiile primite de personalul reprezentanţelor întreprinderilor aeriene desemnate - alţii decît rezidenţii statului pe teritoriul căruia se află reprezentanţa - vor fi scutite de impozite .

5. Proprietatea reprezentanţei întreprinderii desemnate de o Parte contractantă va fi scutită de orice fel de taxe sau impozite pe teritoriul celuilalt stat.

6. Sumele care reprezintă plata serviciilor prestate nu vor fi scutite de impozite sau de oricare alte taxe.

Articolul 12

Taxele şi celelalte sume de plată pentru utilizarea aeroporturilor, instalaţiilor şi echipamentului tehnic de pe teritoriul fiecărui stat vor fi percepute conform nivelului oficial al tarifelor stabilite de legile şi alte reglementări în vigoare în statele Părţilor contractante care se aplică tuturor aeronavelor întreprinderilor de transport aerian străine, care operează servicii aeriene internaţionale. similare.

..//..

Articolul 13

Soldul dintre încasări şi cheltuieli realizat pe teritoriul celuilalt stat de întreprinderea aeriană desemnată va fi transferat conform prevederilor Acordului de plăţi în vigoare între Părţile contractante .

Soldul menţionat mai sus va fi liber transferat, fără a fi supus la impuneri sau restricţii, pe bază de reciprocitate.

Articolul 14

1. Tarifele care se vor aplica transportului aerian cu destinaţia sau cu provenienţa în/din teritoriul celuilalt stat vor fi stabilite, pe cît posibil, de comun acord de întreprinderile aeriene desemnate de Părţile contractante la cuantumuri rezonabile, ţinîndu-se seama de toate elementele determinante,cum ar fi costul exploatării şi un beneficiu rezonabil, precum şi tarifele aplicate de întreprinderile de transport aerian care deservesc în întregime sau parţial aceeaşi rută. La realizarea tarifelor, întreprinderile aeriene desemnate vor ţine seama, în măsura posibilului, şi de procedura de determinare a tarifelor practicată de uzuanţele internaţionale.

2. Tarifele convenite între întreprinderile aeriene desemnate vor fi supuse aprobării Autorităţilor aeronautice ale Părţilor contractante cu cel puţin 60 (sasezeci) de zile înainte de data prevăzută pentru intrarea lor în vigoare. In cazuri speciale, acest termen va putea fi redus, sub rezerva acordului Autorităţilor aeronautice .

3. Tarifele supuse aprobării, conform paragrafului 2 al prezentului Articol, vor fi considerate aprobate dacă nici una dintre Autorităţile aeronautice nu a notificat

celeilalte Autorităţi aeronautice dezacordul privind aceste tarife în termen de 30 (treizeci) de zile de la data supunerii lor spre aprobare .

4. In cazul cînd întreprinderile aeriene desemnate nu vor putea ajunge la o înţelegere asupra tarifelor sau în cazul cînd tarifele stabilite de ele nu vor fi aprobate în totalitate, aceste tarife vor fi negociate şi, totodată, aprobate de către Autorităţile aeronautice.

5. In cazul în care Autorităţile aeronautice nu vor ajunge la o înţelegere asupra unui tarif, conform prevederilor paragrafului 4 al prezentului Articol, diferendul urmează să fie soluţionat potrivit procedurii prevăzute în Articolul 16 al prezentului Acord .

6. Tariful convenit potrivit prezentului Articol va rămîne în vigoare pînă în momentul stabilirii unui nou tarif, care va fi aprobat conform aceleiaşi proceduri. In cazul cînd prin negocieri se propune un nou tarif potrivit paragrafelor precedente din prezentul articol, vechiul tarif va rămîne în vigoare, dar nu mai mult de 12 (douăsprezece) luni de la data propusă pentru intrarea în vigoare a noului tarif.

Articolul 15

1. Prezentul Acord va putea fi modificat sau completat cu acordul comun al părţilor. In acest scop, fiecare Parte contractantă va examina cu atenţie şi în spirit favorabil orice propunere prezentată de cealaltă Parte contractantă. Orice modificare sau completare convenită va intra în vigoare cînd Părţile contractante îşi vor notifica reciproc îndeplinirea formalităţilor cerute de legislaţia lor privind intrarea în vigoare a acordurilor internaţionale.

2. Anexa la Acord va putea fi modificată sau completată şi de Autorităţile aeronautice. Orice modificare sau completare adusă la Anexa Acordului va intra în vigoare după confirmarea reciprocă, printr-un schimb de note pe cale diplomatică.

3. Negocierile privind modificarea sau completarea Acordului sau a Anexei sale vor trebui să înceapă în termen de 60 (şasezeci) de zile de la primirea cererii.

Articolul 16

Orice diferend privitor la interpretarea sau aplicarea prezentului Acord sau a Anexei sale va fi soluţionat prin negocieri directe între Autorităţile aeronautice. In cazul cînd Autorităţile aeronautice nu reuşesc să ajungă la o înţelegere, diferendul va fi soluţionat pe cale diplomatică.

Articolul 17

1. Periodic, Autorităţile aeronautice se vor consulta în scopul de a se asigura dacă prevederile prezentului Acord se respectă şi se aduc la îndeplinire.

2. Prezentul Acord şi Anexa sa vor fi puse în concordanţă, prin negocieri între Părţile contractante, cu orice convenţie cu caracter multilateral care ar deveni aplicabilă ambelor Părţi contractante .

Articolul 18

1. Prezentul Acord se va aplica în mod provizoriu de la data semnării şi va intra în vigoare la data cînd Părţile contractante îşi vor notifica reciproc îndeplinirea formalităţilor cerute de legislaţia lor, privind intrarea în vigoare a acordurilor internaţionale.

..//..

2. Acordul a fos încheiat pentru o perioadă de 5 (cinci) ani de la data intrării sale în vigoare şi se va prelungi de fiecare dată pentru perioade succesive de cîte 5 (cinci) ani, dacă nici una din Părţile contractante nu îl va denunţa în scris cu 12 (douăsprezece) luni înainte de expirarea perioadei respective sau a perioadelor următoare.

Incheiat la HANOI, la 26 iunie 1979, în trei exemplare originale, în limba vietnameză, în limba română şi în limba franceză fiecare avînd aceeaşi valabilitate. In cazul ivirii unor diferenţe în interpretarea sau aplicarea acestui Acord şi a Anexei sale, textul francez va servi ca referinţă.

Pentru
GUVERNUL REPUBLICII SOCIALISTE
VIETNAM

HOANG NGOC DIEU

Director general al Aviaţiei
Civile

Pentru
GUVERNUL REPUBLICII SOCIALISTE
ROMANIA

ION MEDREA

A M B A S A D O R

A N E X A

TABELELE DE RUTA

I.

Rute pe care vor fi exploatate servicii aeriene regulate în cele două sensuri de întreprinderea aeriană desemnată de Guvernul Republicii Socialiste Vietnam:

Punct în Republica Socialistă Vietnam: Hanoi
puncte intermediare : -
Punct în Republica Socialistă România: Bucureşti
puncte mai departe : -

II.

Rute pe care vor fi exploatate servicii aeriene regulate în cele două sensuri de întreprinderea aeriană desemnată de Guvernul Republicii Socialiste România :

Punct în Republica Socialistă România : Bucureşti
puncte intermediare: -
Punct în Republica Socialistă Vietnam : Hanoi
puncte mai departe : -

III.

Punctele intermediare şi punctele mai departe ale rutelor specificate în tabelul I şi II se vor stabili ulterior cu acordul comun al Autorităţilor aeronautice ale celor două Părţi contractante.

IV.

Cursele suplimentare vor putea fi efectuate pe baza unei cereri prealabile şi cu aprobarea Autorităţii aeronautice a celeilalte Părţi contractante .