LƯU TRỮ BỘ NGOẠI GIAO
3894

HIỆP ĐỊNH

GIỮA

CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ VƯƠNG QUỐC Ô-MAN

VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG GIỮA VÀ QUA LÃNH THỔ CỦA HAI NƯỚC

SAO NGUYÊN VĂN BẢN CHÍNH
TỪ TÀI LIỆU LƯU TRỮ
BỘ NGOẠI GIAO
Số: 1611/2012/LTBNG
Tổng số: 26 trang/tờ
Hà Nội, ngày 05 tháng 7 năm 2012

HIỆP ĐỊNH
GIỮA
CHÍNH PHỦ CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
VÀ
CHÍNH PHỦ VƯƠNG QUỐC Ô-MAN
VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG GIỮA VÀ QUA LÃNH THỔ CỦA HAI NƯỚC

Chính phủ Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Vương quốc Ô-man;

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

Mong muốn ký kết một Hiệp định bổ sung cho Công ước nói trên nhằm thiết lập các chuyến bay giữa và qua lãnh thổ của hai nước;

Đã thoả thuận như sau:

ĐIỀU 1

ĐỊNH NGHĨA

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

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

b) thuật ngữ "nhà chức trách hàng không" trong trường hợp Chính phủ Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam và bất cứ người hoặc tổ chức nào được uỷ quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà Cục hàng không dân dụng Việt Nam nói trên đang đảm nhiệm hoặc các chức năng tương tự; và trong trường hợp Chính phủ Vương quốc Ô-man chỉ Bộ Giao thông-Vận tải và bất cứ người hoặc tổ chức nào được uỷ quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà Bộ Giao thông-Vận tải nói trên đang đảm nhiệm hoặc các chức năng tương tự;

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

d) thuật ngữ "lãnh thổ" đối với một Quốc gia chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thuỷ và lãnh hải tiếp giáp và vùng trời nằm trên vùng đất, nội thuỷ và lãnh hải thuộc chủ quyền của Quốc gia đó;

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

f) thuật ngữ “trọng tải” đối với một tầu bay chỉ hệ số trọng tải của tầu bay này được sử dụng trên đường bay hoặc trên một chặng của đường bay;

g) thuật ngữ “trọng tải” đối với chuyến bay thoả thuận chỉ trọng tải của tầu bay được sử dụng cho chuyến bay này nhân với tần suất được tầu bay đó khai thác trong một thời kỳ trên đường bay hoặc trên một chặng của đường bay;

h) thuật ngữ “Bảng đường bay” chỉ bảng các đường bay đính kèm thành phụ lục của Hiệp định này và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định đó được thoả thuận theo đúng các quy định của Điều 17 của Hiệp định này. Phụ lục đường bay sẽ tạo thành một bộ phận cấu thành của Hiệp định này;

i) 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;

ĐIỀU 2

TRAO QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho Bên ký kết kia các quyền quy định trong Hiệp định này nhằm thiết lập và khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ trên các đường bay được quy định tại Bảng đường bay của Hiệp định này. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được lần lượt gọi là "các chuyến bay thoả thuận" và "các đường bay quy định". Hãng hàng không do mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ được hưởng các quyền sau đây khi khai thác chuyến bay thoả thuận trên đường bay quy định:

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

   b) hạ cánh ở lãnh thổ nói trên với mục đích phi thương mại; và

   c) lấy lên và cho xuống hành khách, hàng hoá và bưu kiện ở bất cứ điểm nào trên các đường bay quy định tuỳ thuộc vào các quy định tại Bảng đường bay của Hiệp định này.

2. Không ý nào trong điểm 1 của Điều này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên tầu bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hàng hoá hoặc bưu kiện, chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 3

CHỈ ĐỊNH CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG

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

2. Khi nhận được thông báo chỉ định như vậy, Bên ký kết kia, tuỳ thuộc vào các quy định của điểm 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 một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có đầy đủ khả năng để thực hiện các điều kiện 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.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nói ở điểm 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 một hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thoả thuận vào bất cứ lúc nào, với điều kiện hãng hàng không này tuân thủ các quy định hiện hành của Hiệp định này.

ĐIỀU 4

THU HỒI HOẶC ĐÌNH CHỈ GIẤY PHÉP KHAI THÁC

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 quy định tại Điều 2 của Hiệp định này hoặc áp đặt các điều kiện thích hợp 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 điểm 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa sự vi phạm thêm luật hoặc các quy định, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia.

3. Trong trường hợp một Bên ký kết hành động theo điều này thì các quyền của Bên ký kết kia theo Điều 14 sẽ không bị ảnh hưởng.

ĐIỀU 5

MIỄN THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC LỆ PHÍ KHÁC

1. Tầu bay do hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế cũng như dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ, phụ tùng thay thế, các thiết bị thông thường của tầu bay và các đồ dự trữ của tầu bay (bao gồm cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) được đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết kia, hoặc đưa lên tầu bay tại lãnh thổ của Bên ký kết đó và chỉ được tầu bay đó sử dụng hoặc sử dụng trên tầu bay của hãng hàng không đó sẽ được miễn thuế hải quan, phí kiểm tra hoặc các thuế hoặc lệ phí tương tự tại lãnh thổ của Bên ký kết kia ngay cả khi các đồ dự trữ đó được tầu bay này sử dụng cho các chuyến bay ở lãnh thổ đó.

2. Dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ, phụ tùng thay thế,thiết bị thông thường của tầu bay và đồ dự trữ của tầu bay (bao gồm cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) để trên tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này sẽ được miễn thuế hải quan, phí kiểm tra hoặc các thuế hoặc các lệ phí tương tự tại lãnh thổ của Bên ký kết kia, ngay cả khi các đồ dự trữ này được tầu bay này sử dụng trên các chuyến bay ở lãnh thổ đó. Các hàng hoá được miễn như vậy chỉ có thể được dỡ xuống với sự đồng ý của nhà chức trách Hải quan của Bên ký kết kia. Các hàng hoá tái xuất này sẽ được giữ ở kho cho đến khi tái xuất dưới sự giám sát của Hải quan.

3. Các lệ phí mà mỗi Bên ký kết có thể thu hoặc cho phép thu đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng các cảng hàng không và các phương tiện khác thuộc quyền kiểm soát của Bên ký kết đó sẽ không cao hơn lệ phí mà hãng hàng không quốc gia của Bên ký này khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự phải trả cho việc sử dụng các cảng hàng không và phương tiện như vậy.

ĐIỀU 6

ÁP DỤNG LUẬT VÀ CÁC QUY ĐỊNH

1. Luật và các quy định của mỗi Bên ký kết sẽ được áp dụng đối với việc dẫn đường và khai thác tầu bay của hãng hàng không do một Bên ký kết chỉ định trong khi vào, ở lại, đi khỏi và bay trên lãnh thổ của Bên ký kết kia.

2. Luật và các quy định của mỗi Bên ký kết liên quan đến việc hành khách, tổ bay và hàng hoá đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết đó và đặc biệt là các quy định về thủ tục hộ chiếu, hải quan, tiền tệ, y tế và kiểm dịch sẽ được áp dụng đối với hành khách, tổ bay và hàng hoá đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết này trên tầu bay của hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định.

3. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được phép đặt tại lãnh thổ của Bên ký kết kia các đại diện thương mại, hành chính và kỹ thuật đủ để thực hiện các chuyến bay. Các đại diện này sẽ được thiết lập theo luật và các quy định hiện hành tại lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 7

CÁC NGUYÊN TẮC KHAI THÁC CÁC CHUYẾN BAY THOẢ THUẬN

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau và được hưởng trọng tải cung ứng ngang bằng để khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định giữa lãnh thổ của hai Bên ký kết.

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

3. Các chuyến bay thoả thuận do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung cấp sẽ có mối quan hệ chặt chẽ với nhu cầu công cộng về vận tải trên các đường bay qui định và sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp, với hệ số ghế sử dụng hợp lý, tải cung ứng đáp ứng nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự đoán hợp lý về chuyên chở hành khách và hàng hoá bao gồm cả bưu kiện giữa lãnh thổ của các Bên ký kết.

4. Tổng trọng tải do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung ứng cho các chuyến bay thoả thuận sẽ được nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết cùng xác định theo đúng các nguyên tắc nói trên trước khi thực hiện việc khai thác.

ĐIỀU 8

PHÊ CHUẨN LỊCH BAY

Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình lịch bay xin phê chuẩn bao gồm loại tầu bay sẽ sử dụng lên Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia không muộn hơn ba mươi (30) ngày trước khi bắt đầu các chuyến bay trên các đường bay quy định. Việc này sẽ áp dụng như vậy đối với các thay đổi sau này. Trong các trường hợp đặc biệt, giới hạn thời gian này có thể được rút ngắn tuỳ thuộc vào sự đồng ý của các nhà chức trách nêu trên.

ĐIỀU 9

GIÁ CƯỚC

1. Các giá cước do hãng hàng không của một Bên ký kết thu đối với việc chuyên chở đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ được thiết lập ở mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố có liên quan, bao gồm cả chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý và các giá cước của hãng hàng không khác.

2. Các giá cước quy định ở điểm 1 của Điều này, nếu có thể, sẽ được các hãng hàng không được chỉ định có liên quan của cả hai Bên ký kết thoả thuận sau khi trao đổi ý kiến với hãng hàng không khác khai thác trên toàn bộ hoặc một phần đường bay, và thỏa thuận như vậy, nếu có thể, sẽ đạt được bằng việc sử dụng các thủ tục của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế.

3. Các giá cước được thoả thuận như vậy sẽ được đệ trình để các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết phê chuẩn ít nhất là bốn lăm (45) ngày trước ngày đề nghị áp dụng các giá cước. Trong các trường hợp đặc biệt, thời hạn này có thể được rút ngắn, tuỳ thuộc vào sự thoả thuận của các nhà chức trách nói trên.

4. Việc phê chuẩn này có thể được đưa ra một cách rõ ràng. Nếu một nhà chức trách hàng không không chuẩn y trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày đệ trình, như quy định tại điểm 3 của Điều này, thì các giá cước đó sẽ được coi đã được phê chuẩn. Trong trường hợp thời hạn đệ trình được rút ngắn, như quy định tại điểm 3, thì các nhà chức trách hàng không có thể thoả thuận rằng thời hạn phải thông báo bất cứ sự không phê chuẩn nào sẽ dưới ba mươi (30) ngày.

5. Nếu một giá cước không thể thoả thuận được theo điểm 3 của Điều này, hoặc nếu, trong thời hạn áp dụng điểm 4 của Điều này, nhà chức trách hàng không này sẽ thông báo cho nhà chức trách hàng không kia về việc mình không phê chuẩn một giá cước được thoả thuận theo các quy định của điểm 3 của Điều này thì các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết sẽ cố gắng xác định giá cước bằng thoả thuận chung.

6. Nếu các nhà chức trách hàng không không thể thoả thuận được về bất cứ giá cước nào được đệ trình theo điểm 3 của Điều này, hoặc về việc xác định giá cước theo điểm 5 của Điều này, thì tranh chấp sẽ được giải quyết theo các quy định của Điều 14 của Hiệp định này.

7. Một giá cước được thiết lập theo các quy định của Điều này sẽ có hiệu lực cho đến khi một giá cước mới được thiết lập. Tuy nhiên, theo điểm này một giá cước sẽ không có hiệu lực kéo dài quá mười hai (12) tháng sau ngày giá cước đó đáng nhẽ đã hết hiệu lực.

ĐIỀU 10

TRAO ĐỔI THÔNG TIN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ yêu cầu hãng hàng không được chỉ định của mình cung cấp cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, càng sớm càng tốt, các bản sao giá cước, lịch bay, bao gồm cả bất cứ sửa đổi nào về giá cước, lịch bay và tất cả thông tin liên quan khác về khai thác các chuyến bay thoả thuận, bao gồm cả thông tin về trọng tải được cung cấp đối với mỗi đường bay quy định và bất cứ thông tin bổ sung nào có thể được yêu cầu để chứng minh cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia rằng các yêu cầu của Hiệp định này đang được tuân thủ một cách đúng đắn.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ yêu cầu hãng hàng không được chỉ định của mình cung cấp cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các thống kê liên quan đến vận chuyển trên các chuyến bay thỏa thuận chỉ rõ các điểm lấy và dỡ vận chuyển.

ĐIỀU 11

CÔNG NHẬN CHỨNG CHỈ VÀ BẰNG

Các chứng chỉ khả phi, chứng chỉ năng lực trình độ và các bằng được một Bên ký kết cấp, hoặc làm cho có hiệu lực và chưa hết hạn sẽ được Bên ký kết kia công nhận có hiệu lực nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thoả thuận trên đường bay quy định, với điều kiện là các chứng chỉ hoặc các bằng như vậy đã được cấp, hoặc làm cho có hiệu lực theo đúng các tiêu chuẩn được quy định theo Công ước. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận chứng chỉ thẩm quyền và các bằng do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình đối với các chuyến bay trên lãnh thổ của mình.

ĐIỀU 12

CHUYỂN THU NHẬP

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền tự do chuyển các khoản chênh lệch thu chi do hãng hàng không này thu được ở lãnh thổ của Bên ký kết thứ nhất do việc chuyên chở hành khách, bưu kiện và hàng hoá trên cơ sở tỷ giá chuyển đổi chính thức đối với việc thanh toán hiện thời.

2. Nếu một Bên ký kết qui định các hạn chế đối với việc chuyển các khoản chênh lệch thu chi do hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia nhận được thì Bên ký kết này sẽ có quyền quy định các hạn chế có đi có lại đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết thứ nhất.

ĐIỀU 13

TRAO ĐỔI Ý KIẾN

. Trên tinh thần hợp tác chặt chẽ, Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ thường xuyên trao đổi ý kiến để đảm bảo việc thực hiện và tuân thủ thoả đáng các quy định của Hiệp định này và Bảng đường bay kèm theo và sẽ trao đổi ý kiến khi cần thiết đối với việc sửa đổi Hiệp định.

. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến bằng văn bản, việc trao đổi ý kiến sẽ bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu, trừ khi cả hai Bên ký kết thoả thuận kéo dài thời hạn này.

ĐIỀU 14

GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

1. Nếu có bất kỳ tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này thì trước hết các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết bằng thương lượng.

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được tranh chấp bằng thương lượng thì các Bên đó có thể thoả thuận chuyển tranh chấp cho một người hoặc tổ chức nào đó để giải quyết; nếu các Bên không thoả thuận được như vậy thì theo yêu cầu của một Bên ký kết tranh chấp sẽ được đưa ra toà trọng tài gồm ba (3) trọng tài viên giải quyết, mỗi Bên ký kết chỉ định một trọng tài viên và trọng tài viên thứ ba do hai trọng tài viên này chỉ định. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên trong vòng sáu mươi (60) ngày sau khi một Bên ký kết nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao về giải quyết tranh chấp bằng trong tài, trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định trong thời hạn sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một Bên ký kết nào không chỉ định được trọng tài viên trong thời hạn qui định, hoặc nếu trọng tài viên thứ ba không được chỉ định trong thời hạn qui định thì theo yêu cầu của một Bên ký kết Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế có thể chỉ định trọng tài viên hoặc các trọng tài viên theo từng trường hợp cụ thể. Trong các trường hợp như vậy, trọng tài viên thứ ba sẽ là công dân của Quốc gia thứ ba và sẽ làm Chủ tịch của toà trọng tài.

3. Các Bên ký kết sẽ tuân thủ bất cứ quyết định nào được đưa ra theo điểm (2) của Điều này.

ĐIỀU 15

AN NINH HÀNG KHÔNG

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết xác nhận rằng nghĩa vụ đối với nhau để đảm bảo an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp là một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế tính chất chung của quyền và nghĩa vụ của các Bên ký kết theo luật quốc tế, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tầu bay ký tại Tôkyô ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tầu bay ký tại Lahay ngày 16 tháng 12 năm 1970, Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp chống lại sự an toàn của hàng không dân dụng ký ngày 23 tháng 9 năm 1971.

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

3. Các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và qui định thành các Phụ lục của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế trong chừng mực các quy định về an ninh được áp dụng đối với các Bên; các Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác tầu bay mang đăng ký của mình hoặc các nhà khai thác tầu bay có nơi kinh doanh chính hoặc địa điểm thường trú trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với các quy định như vậy về an ninh hàng không.

4. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng các nhà khai thác tầu bay đó có thể được yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại điểm (3) nêu trên do Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào, ra hoặc trong khi ở lại lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo áp dụng đầy đủ các biện pháp một cách hữu hiệu trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tầu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, các vật dụng mang theo người, hành lý, hàng hoá và đồ dự trữ của tầu bay trước khi và trong khi lên và xuống tầu bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách thoả đáng đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với một mối đe dọa đặc biệt nào đó.

5. Khi xảy ra sự vụ hoặc có mối đe doạ xảy ra sự vụ cưỡng đoạt bất hợp pháp tầu bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tầu bay như vậy, hành khách và tổ bay, cảng hàng không hoặc các phương tiện dẫn đường thì các Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo điều kiện thuận lợi cho thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc mối đe doạ xảy ra sự vụ như vậy.

ĐIỀU 16

CÁC CÔNG ƯỚC ĐA PHƯƠNG

Trong trường hợp ký kết một Công ước hoặc Hiệp định đa phương về vận tải hàng không mà cả hai Bên ký kết đều tham gia thì Hiệp định này sẽ được sửa đổi phù hợp với các quy định của Công ước hoặc Hiệp định đó.

ĐIỀU 17

SỬA ĐỔI

1. Nếu một Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất cứ qui định nào của Hiệp định này bao gồm cả Bảng đường bay được coi là một phần của Hiệp định thì Bên đó sẽ yêu cầu trao đổi ý kiến theo đúng Điều 13 của Hiệp định này. Việc trao đổi ý kiến như vậy có thể tiến hành bằng trao đổi thông tin.

2. Nếu sửa đổi liên quan đến các quy định của Hiệp định không phải là của Bảng đường bay thì sửa đổi sẽ được mỗi Bên ký kết phê chuẩn theo đúng quy định của hiến pháp của mình và sẽ có hiệu lực khi được xác nhận bằng việc trao đổi Công hàm thông qua đường ngoại giao.

3. Nếu sửa đổi chỉ liên quan đến các quy định của Bảng đường bay thì sẽ sửa đổi đó sẽ được thoả thuận giữa các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết.

ĐIỀU 18

ĐĂNG KÝ VỚI TỔ CHỨC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG QUỐC TẾ

Hiệp định này và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định sẽ được đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

ĐIỀU 19

CHẤM DỨT HIỆP ĐỊNH

Mỗi Bên ký kết có thể vào bất cứ lúc nào thông báo cho Bên ký kết kia về quyết định của mình chấm dứt Hiệp định này; thông báo như vậy sẽ đồng thời được gửi cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế. Trong trường hợp như vậy Hiệp định này sẽ bị chấm dứt hiệu lực mười hai (12) tháng sau ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo chấm dứt Hiệp định được thu hồi bằng sự thoả thuận trước ngày hết thời hạn này. Trong trường hợp Bên ký kết kia không xác nhận nhận được thông báo thì thông báo đó sẽ được coi là đã nhận được sau khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo mười bốn (14) ngày.

ĐIỀU 20

PHỤ LỤC

Các Phụ lục của Hiệp định này sẽ được coi là một phần của Hiệp định và tất cả các dẫn chiếu đối với Hiệp định sẽ bao gồm cả các dẫn chiếu đối với các Phụ lục, trừ khi quy định khác một cách rõ ràng.

ĐIỀU 21

KIỂM DỊCH ĐỘNG VẬT VÀ THỰC VẬT

Hãng hàng không do mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ tuân thủ luật của Bên kia khi đưa động vật và thực vật vào, hoặc ra khỏi lãnh thổ của Bên đó trong khi tầu bay vào, ở lại, hoặc ra khỏi lãnh thổ của Bên ký kết này.

ĐIỀU 22

CÓ HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản thông qua đường ngoại giao rằng các thủ tục pháp lý được yêu cầu đối với việc có hiệu lực của Hiệp định này tại hai nước đã được tuân thủ.

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

Làm ngày 28/6/2003 tại Muxcat thành hai bản bằng tiếng tiếng Việt, tiếng Ả Rập và tiếng Anh, tất cả các bản đều có giá trị ngang nhau. Trong trường hợp có bất cứ sự tranh chấp nào đối với việc giải thích và/hoặc áp dụng Hiệp định này thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
CỘNG HOÀ XÃ HỘI
CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
VƯƠNG QUỐC Ô-MAN

PHỤ LỤC

BẢNG ĐƯỜNG BAY 1

1. Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam khai thác:

Từ	Đến	Các điểm trung gian	Các điểm quá
(1)	(2)	(3)	(4)
Các điểm tại CHXHCN Việt Nam	Muscat Salalah	Ba điểm bất kỳ	Ba điểm bất kỳ

2. Hãng hàng không được chỉ định của Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam có thể, đối với toàn bộ hoặc bất cứ chuyến bay nào, bỏ bất cứ điểm nào ở các cột (3) và (4) trên dây, với điều kiện là các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay này bắt đầu tại điểm ở cột (I).

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

PHỤ LỤC

BẢNG ĐƯỜNG BAY 2

1. Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Vương quốc Ô-man khai thác:

Từ	Đến	Các điểm trung gian	Các điểm quá
(1)	(2)	(3)	(4)
Các điểm tại Vương quốc Ô-man	T/p Hồ Chí Minh Hà Nội	Ba điểm bất kỳ	Ba điểm bất kỳ

2. Hãng hàng không được chỉ định của Vương quốc Ô-man có thể, đối với toàn bộ hoặc bất cứ chuyến bay nào, bỏ bất cứ điểm nào ở các cột (3) và (4) trên dây, với điều kiện là các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay này bắt đầu tại điểm ở cột (l).

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

SAO NGUYÊN VĂN BẢN CHÍNH
TỪ TÀI LIỆU LƯU TRỮ
BỘ NGOẠI GIAO
Số:...../...../LTBNG
Gồm có :.....trang/tờ
Hà Nội, ngày.....tháng.....năm.....

LƯU TRỮ BỘ NGOẠI GIA

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN

FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

SAO NGUYÊN VĂN BẢN CHÍNH
TỪ TÀI LIỆU LƯU TRỮ
BỘ NGOẠI GIAO
Số: 1611/2012/LTBNG
Gồm có: 26 trang/tờ
Hà Nội, ngày 05 tháng 7 năm 2012

Agreement

Between

The Government of the Sultanate of Oman

And

The Government of the Socialist Republic of Vietnam

For Air Services between and beyond their Respective Territories

The Government of the Sultanate of Oman and the Government of the Socialist Republic of Vietnam;

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

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

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

b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Administration of Viet Nam and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Administration or similar functions; and in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Ministry of Transport and Communications and any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the said Ministry or similar functions;

c) The term "designated airline" means airline which have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) The term "territory" in relation to a State means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters adjacent thereto and airspace above them under the sovereignty of that State;

e) The term "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

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

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

h) The term "route schedule" means the schedule of routes annexed to this Agreement and any amendments thereto as agreed in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement. The route schedule shall form an integral part of this Agreement;

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

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Route Schedules of this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

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

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

   c) to take up and to put down passengers, cargo, and mail at any point on the specified routes subject to the provisions contained in the Route Schedules of the present Agreement.

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

ARTICLE 3

DESIGNATION OF AIRLINES

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

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

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any case where 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 authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATION

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 this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

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

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

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

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

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 14 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party as well as supplies of fuels, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including foods, beverages, and tobacco) introduced into the territory of the other Contracting Party, or taken on board an aircraft in that territory and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

2. Supplies of fuels, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including foods, beverages, and tobacco) retained on board and aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempt in the territory of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory. Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the Customs Authorities of the other Contracting Party. Those goods which are re-exported shall be kept in bond until re-exportation under customs supervision.

3. The charges which either of the Contracting Party may impose, or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by the national airline of the Contracting Party engaged in similar international air services.

ARTICLE 6

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

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

2. The laws and regulations of each Contracting Party relating to the arrival in, or departure from its territory of passengers, crews, and cargo and in particular regulations regarding passports, customs, currency and medical and quarantine formalities shall be applicable to passengers, crews, and cargo arriving in, or departing from the territory of one Contracting Party in aircraft of the airline designated by the other Contracting Party.

3. The designated airline of each Contracting Party shall be allowed to position in the territory of the other Contracting Party commercial, administrative and technical representatives adequate to their extent of services performed. These representatives shall be instituted in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 7

PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. There shall be fair and equal opportunity and equal entitlement of capacity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo including mail between the territories of the Contracting Parties.

4. The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be jointly determined in accordance with the above-mentioned principles by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before commencement of the operations.

ARTICLE 8

APPROVAL OF TIMETABLES

The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the inauguration of services on the specified routes the flight timetables including the types of aircraft to be used. This shall likewise apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

ARTICLE 9

TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the 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 cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airline.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article, shall, if possible, be agreed to by the designated airline concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airline operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties at least forty five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the Aeronautical Authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the Aeronautical Authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one Aeronautical Authority gives the other Aeronautical Authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the Aeronautical Authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of this Agreement.

7. 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 twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

LƯU TRỮ BỘ NGOẠI GIAO

SAO NGUYÊN VĂN BẢN CHÍNH
TỪ TÀI LIỆU LƯU TRỮ
BỘ NGOẠI GIAO
Số: 1611/2012/LTBNG
Gồm có: 30 trang/tờ
Hà Nội, ngày 05 tháng 7 năm 2012

إتفاقيـــــــــة

بيـــن

حكومـــــــة ســـــــلطنة عمـــــــان

و

حكومـــــــة جمهـــورية فيتنـــام الإشـتراكية

بشـــــأن الخدمـــــــــات الجـــوية

بيـــــن إقليميهمـــــــــا وما وراءهمـــا

إتفاقيـــــــــة

بيـــن

حكومـــــة ســـــــلطنة عمـــــــــان

و

حكومـــــة جمهـــورية فيتنـــام الإشـتراكية

بشـــأن الخدمـــــــــــات الجـــوية

بيـــــن إقليميهمـــــــا وما وراءهمـا

إن حكومـة سـلطنة عمـان وحكومـة جمهـورية فيتنـــام الإشـــتراكية ، بوصفهما طرفين في معاهـدة الطيران المدني الدولي التى عرضت للتوقيـــع فـــي شـيكاغو فـــي اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤م .

ورغبة منهما في عقد اتفاقية متممه للمعاهـدة المذكورة بغية اقامـة خدمـات جوية بين اقليميهما وما وراءهما .

قد اتفقتا على ما يلى :-

المادة (١)

تعاريـــــــــــــف

****

لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم يقتض النص خلاف ذلك :-

أ) تعنى كلمة " المعاهدة " معاهدة الطـيران المدني الدولي التـــى عرضـــت للتوقـيع فـي شـيكاغو فـي اليوم السابع مـن شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤م وتشـمـل أى ملحق يعتمد إسـتنادا للمادة ٩٠ من تلك المعاهدة وأى تعديل يدخـل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين ٩٠ و٩٤ منها شريطة أن تكـون تلك الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافـذة المفعول أو تم التصديق عليها من كل من الطرفين المتعاقدين.

ب) تعـنى عـبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة سلطنة عمـان "، وزيـر الـنقل والاتصالات وأى شخص أو هيئة يخول ممارسـة الصلاحيات المناطة بـــه حاليا أو صلاحيات مماثلة وبالنسبة لحكومة جمهورية فيتنام الإشتراكية إدارة الطـيران المدنـي لفيتـنام وأى شـخص أو هيـئة يخـول ممارسة الصلاحيـات المناطة به حاليا أوصلاحيات مماثلة .

ج) تعنى عبارة " شركة الطيران المعينة " شركة الطيران التى يكون قد جـــرى تعيينها ورخص لها بموجب المادة ٣ من هذه الاتفاقية .

د) يكون لكلمة " إقليم " بالنسبة لأية دولة المناطق البرية (البر الرئيسي والجزر) ، المياه الداخلية والمياه الإقليميه المجاوره لها والفضاء الجوي الذي يعلوها والتي تخضع لسيادة تلك الدولة .

المادة (٢)

منـــح الحقـــــوق

****

١) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية بغية إقامة واستثمار الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة في جداول الطرق الملحقة بهذه الاتفاقية، ويطلق على هذه الخدمات والطرق فيما يأتي بعد " الخدمات المتفق عليها " و"الطرق المحددة" على التوالي. وتتمتع شركة الطيران المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين، اثناء استثمارها للخدمة المتفق عليها على طريق محدد بالحقوق التالية :

أ- التحليق بدون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

ب- التوقف في الاقليم المذكور لأغراض غير تجارية .

ج- أخذ وانزال الركاب والبضائع والبريد في أى نقطة على الطرق المحددة وفقا للاحكام الواردة في جداول الطرق الملحقة بهذه الاتفاقية .

٢) ليس في نص الفقرة (١) من هذه المادة ما يخول شركة الطيران التابعة لأحدالطرفين المتعاقدين الحق في أن تأخذ من إقليم الطرف المتعاقد الاخر الركاب أوالبضائع أو البريد لقاء بدل أو اجرالى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد .

المادة (٣)

تعيين شـــركات الطيران

****

١) يحـــق لكـــل من الطرفين المتعاقدين أن يعين ، ويخطر الطرف المتعاقـــد الآخربذلك كتابة، شركة طيران واحدة أو أكثر بغية إستثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة .

٢) مـــع مـــراعاة أحكـــام الفقرتين (٣) و(٤) من هذه المادة ،على الطرف المتعاقـــد الآخرفورتســـلمه لهـــذا الاخطـــار منح شركة الطـــيران المعينة تراخيص الاستثمار اللازمة دون إبطاء .

٣) يجـــوز لســـلطات الطـــيران لدى أى من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من الشركـــة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخراثبات استيفائها للاشتراطـــات المحـــددة في القوانيـــن والانظمة التى تطبقها هذه السلطات عادة وبطريقـــة مقبولة على إستثمار الخدمات الجوية الدولية وفقا لأحكام المعاهدة .

٤) يحـــتفظ كـــل مـــن الطرفين المتعاقدين بحقه في رفض منح تراخيص الاستثمـــار المشـــار اليها في الفقرة (٢) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضروريا مـــن شروط علـــى ممارسة الشركة المعينة للحقوق المحددة في المادة ٢من هذه الاتفاقية وذلك فـــي أيـــة حالـــة لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد بأن جـــزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقـــد الذي عينهـــا أو في يد رعاياه .

٥) يجـــوز للشـــركة المعيـــنة والمرخص لها علـــى هذا النحو ، البدء في أى وقـــت باســـتثمارالخدمات المـــتفـــق عليها شريطة أن تلتزم شركة الطيران بالاحكام النافذة بهذه الاتفاقية .

المادة (٤)

الغاء أو وقف العمل بتراخيص الإستثمار

****

١) يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق الغاء ترخيص الاستثمار أو وقف شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من ممارسةالحقوق المحددة في المادة ٢ من هذه الاتفاقية أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في الحالات التالية :-

أ- عدم الاقتناع بأن جزءا هاما من ملكية هذه الشركة وادارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه ؛ أو

ب- اخفاق الشركة المذكورة في التقيد بالقوانين أو الانظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق ؛ أو

ج- عدم قيام الشركة بالاستثمار طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية .

٢) لا يتم الالغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنوه عنها في الفقرة (١) من هذه المادة الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضرورى القيام بذلك فورا للحيلولة دون الاستمرار في انتهاك القوانين والانظمة .

٣) لا يجوز المساس بحقوق الطرف المتعاقد الاخر والمبينة بالمادة ١٤ من هذه الاتفاقية في حالة اتخاذ احد الطرفين المتعاقدين للاجراءات الواردة أعلاه .

المادة (٥)
الأعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

****

١) تعفى الطائرات التى تستثمر في الخدمات الجوية الدولية من قبل شركة الطيران المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين وكذلك إمدادات الوقود، وزيوت التشحيم، وقطع الغيار والمعدات العادية للطائرات ومؤن الطائرات (بما في ذلك الاطعمة والمشروبات والدخان) ، عند وصولها الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو وضعها على طائرة في ذلك الاقليم بغرض استخدامها فقط بواسطة أو على متن طائرات تلك الشركة، من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش واية رسوم او فرائض مماثلة في اقليم الطرف المتعاقد الآخر حتى لو استهلكت تلك الامدادات في رحلات هذه الطائرات داخل ذلك الاقليم .

٢) تعفى امدادات الوقود ، وزيوت التشحيم ، وقطع الغيار والمعدات العادية للطائرات ومؤن الطائرات (بما في ذلك الاطعمه والمشروبات والدخان)، والتى يحتفظ بها على متن طائرة تابعة لشركة الطيران المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين ، من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش واية رسوم أو فرائض مماثلة في اقليم الطرف المتعاقد الاخر حتى لواستهلكت تلك الامدادات في رحلات هذه الطائرات داخل ذلك الاقليم، ولا يجوز انزال البضائع المعفاه وفقا لذلك الا بموافقة سلطات الجمارك في الطرف المتعاقد الآخر. وتوضع البضائع المعدة لاعادة تصديرها تحت الرقابة الجمركية حتى يعاد تصديرها تحت إشراف السلطات الجمركية .

٣) لا يجوز ان تكون الرسوم التى يفرضها أو يأذن بفرضها أى من الطرفين المتعاقدين على شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر مقابل استخدامها للمطارات والتسهيلات الآخرى الواقعة تحت ادارته اعلى من تلك التى تدفعها شركة الطيران الوطنية التابعة لذلك الطرف والتىتعمل على الخدمات الجوية الدولية المماثلة مقابل استخدامها لنفس المطارات والتسهيلات الأخرى .

المادة (٦)
تطبيق القوانين والانظمة

****

١) تطبق القوانين والانظمة المعمول بها لدى أى من الطرفين المتعاقدين على ملاحة واستثمار طائرات شركة الطيران المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أثناء دخولها الى ، وبقائها في ، وخروجها من ، أو عبورها فوق ذلك الاقليم .

٢) تطبق القوانين والانظمة المعمول بها لدى أى من الطرفين المتعاقدين والخاصة بدخول أو خروج الركاب وأطقم الطائرات والبضائع الى أو من إقليمه وبخاصة معاملات الجوازات والجمارك والعملة والإجراءات الطبية والحجر الصحى ، على الركاب وأطقم الطائرات والبضائع التى تصل الى أو تخرج من إقليم أحد الطرفين المتعاقدين على متن طائرات شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر .

٣) يسمح لشركة الطيران المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين أن تعين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ممثلين للأعمال التجارية والإدارية والفنية بما يتناسب مع مدى الخدمات المقدمه . ويكون تعيين هؤلاء الممثلين وفقا للقوانين والأنظمة السارية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (٧)
المبادئ التى تحكم إستثمار الخدمات المتفق عليها

****

١) ينبغى أن يتوفر لشركة الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة لاستثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما .

٢) على شركة الطيران المعينة من قبل أى من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ في إعتبارها أثناء إستثمارها للخدمات المتفق عليها ، مصالح شركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التى تقدمها شركة الطيران الأخرى على نفس الطريق أوجزء منه .

٣) ينبغى أن ترتبط الخدمات المتفق عليها التى تقدمها شركة الطيران المعينة من الطرفين المتعاقدين إرتباطا وثيقا باحتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وان يكون الهدف الرئيسي لها توفير سعة ، بعامل حمولة معقول ، تتناسب والاحتياجات الراهنة والمتوقعة بصورة معقولة لنقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد بين إقليمي الطرفين المتعاقدين .

٤) على سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين أن تحدد فيما بينها إجمالى السعة التى يتم توفيرها على الخدمات المتفق عليها من قبل شركات الطيران المعينة من الطرفين المتعاقدين وفقا للمبادئ المنصوص عليها أعلاه وذلك قبل بدء الإستثمار .

المادة (٨)
الموافقة على جداول الرحلات

****

تعرض شركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين على سلطات الطيران بالطرف المتعاقد الآخر جداول الرحلات متضمنة طراز الطائرات التى سيتم إستخدامها للموافقة عليها وذلك قبل ثلاثين (٣٠) يوما على الاقل من بدء تسيير الخدمات على الطرق المحددة . وينطبق ذلك أيضا على أية تغييرات لاحقة . ويجوز إنقاص هذه المدة في حالات خاصة بناء على موافقة السلطات المذكورة .

المادة (٩)
التعرفـــــــــــات

****

١) تحدد التعرفات التى تتقاضاها شركة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين عن النقل الى ومن اقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة مع الأخذ بعين الإعتبار جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف الإستثمار والربح المعقول وتعرفات شركات الطيران الأخرى .

٢) إن التعرفات المشار اليها في الفقرة (١) من هذه المادة يجب ،إن أمكن ، الموافقة عليها من قبل شركات الطيران المعينة التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين ، بعد التشاور مع شركات الطيران العاملة على كل أو بعض الطرق المحددة ، ويتم هذا الاتفاق ، كلما كان ذلك ممكنا ، باستخدام الإجراءات الخاصة باتحاد النقل الجوى الدولي .

٣) تقدم التعرفات المتفق عليها على النحو المذكور أعلاه ، الى سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل خمسة وأربعين (٤٥) يوما على الأقل قبل اليوم المقرر لتطبيقها. ويجوز، في حالات خاصة انقاص ، هذه المدة بالاتفاق مع السلطات المذكورة .

٤) تجـوز الموافقة على هـذه التعرفات صراحـة ، ولكـن اذا لـم تعلـن أى من سلطات الطيران عن عـدم موافقتها عليهـا خـلال ثلاثين(٣٠) يومـا مـن تاريخ تقديمها وفقا للفقرة (٣) من هذه المادة ، تعتبر تلك التعرفات بأنهـا موافق عليها ، وفى حالة تخفيض المدة المحددة لتقديم التعـرفات طبقا للفقرة (٣) فيجوز لسلطات الطيران أن تتفق على تخفيض المـدة التـى يلـزم فيهـا الاخطار بعدم الموافقة عن ثلاثين (٣٠) يوما .

٥) اذا تعذر الاتفاق على تعرفـة وفقـا للفقـرة (٣) مـن هـذه المـادة أو اذا أخطرت إحدى سلطات الطيران ، خلال المدة المبينـة بالفقرة (٤) من هذه المادة، سلطة الطيران الأخرى بعدم موافقتها على تعرفـة متفـق عليهـا طبقا لاحكام الفقرة (٣) من هذه المـادة ، فعلـى سـلطات الطيران لـدى الطرفين المتعاقدين السعي إلى تحديد التعرفة بالاتفاق فيما بينهما .

٦) اذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أى تعرفة معروضة عليهـا بموجب الفقرة (٣) من هذه المادة أو على أية تعرفـة بموجـب الفقـرة (٥) من هذه المادة فيجب تسوية الخلاف وفقا لأحكام المادة ١٤ من هذه الاتفاقية .

٧) تظل التعرفة التى توضع بموجب أحكام هذه المادة سارية الى حين وضع تعرفة جديدة. ومع ذلك لا يجوز إستنادا الى هـذه الفقـرة تمديـد العمـل بالتعرفة لأكثر من اثنى عشر(١٢) شهرا بعد التاريخ المحدد لانتهائها .

المادة (١٠)
تبـــادل المعلومـــــات

****

١) على كل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من شركة الطيران المعينة من قبله إمداد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر ، مسبقا بوقت كاف حسب الامكان ، بنسخ من التعرفات والجداول بما في ذلك أى تعديل لها، وكافة المعلومات الأخرى المتعلقة باستثمار الخدمات المتفق عليها، ويشمل ذلك البيانات الخاصة بالسعة المعروضة على كل من الطرق المحددة وأى معلومات أخرى قد تكون مطلوبة لإقناع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر بالمراعاة التامة لاشتراطات هذه الاتفاقية .

٢) على كل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من شركة الطيران المعينة من قبله أن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالبيانات الإحصائية المتعلقة بالحركة المنقولة على الخدمات المتفق عليها مع بيان نقاط المنشأ والمقصد .

المادة (١١)
الإعتراف بالشهادات والإجازات
****

تعتبر شهادات الجدارة الجوية ، وشهادات الكفاءة والإجازات الصادرة ، أو المعتمدة من أحد الطرفين المتعاقدين والتى لم ينقض سريانها، نافذة المفعول لدى الطرف المتعاقد الآخربغرض استثمار الخدمات المتفق عليها علىالطرق المحددة ، شريطة دائما أن تكون هذه الشهادات أو الإجازات صادرة أو معتمدة طبقا للقواعد القياسية المقررة بمقتضى المعاهدة . ومع ذلك فلأى من الطرفين المتعاقدين الإحتفاظ بالحق في رفض الإعتراف ، بالنسبة للرحلات التى تتم فوق إقليمه ، بشهادات الكفاءة والإجازات الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (١٢)
تحويـــــل الايـــرادات
****

١) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الايرادات عن المصروفات التى تحققها الشركة في إقليم الطرف المتعاقد الأول مقابل نقل الركاب، والبريد والبضائع على أن يتم ذلك على أساس الأسعارالسائدة للعملات الأجنبيـــة للمدفوعات الجارية .

٢) إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين قيودا على تحويل فائض الايرادات على المصروفات التى تحققها شركة الطيران المعينة من قبل الطرف الآخـــر، فيكون من حق هذا الطرف فرض قيـود مماثلـة علـى شـركة الطيـران المعينة من قبل الطرف الأول .

المادة (١٣)

المشـــــــــــاورات

****

١) بروح من التعاون الوثيق تقوم سلطات الطيران لـدى كـل مـن الطرفيـن المتعاقدين بالتشاورفيما بينها من وقت لآخـر وذلـك بغـرض التأكـد مـن تنفيذ والتقيد بصورة مرضية بأحكام هذه الاتفاقية والجداول الملحقة بها ، كما تتشاور أيضا عند الاقتضاء لإجراء أى تعديل عليها .

٢) يجوز من الطرفين المتعاقدين أن يطلب كتابـة الدخـول في مشاورات تبـدأ خلال ستين(٦٠) يوما من تاريـخ إسـتلام الطلـب ما لـم يتفـق الطرفـان المتعاقدان على مد هذه الفترة .

المادة (١٤)
تسـوية المنازعـات
****

١) اذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعليهما أولا السعي إلى تسويته عن طريق التفاوض .

٢) اذا تعذرعلى الطرفين المتعاقدين التوصل الى تسوية عن طريق التفاوض، جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف الى شخص أو هيئة للفصل فيه، فاذا لم يتفقا على ذلك ، يعرض النزاع للفصل فيه بناء على طلب أى من الطرفين المتعاقدين على هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة(٣) محكمين يعين كل طرف متعاقد محكم واحد منهم ، ويتفق المحكمان المعينان على هذا الوجه على اختيار العضو الثالث . وعلى كل من الطرفين المتعاقدين ان يعين محكما خلال ستين (٦٠) يوما من تاريخ استلامه من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدبلوماسية يطلب فيها إحالة النزاع الى مثل هذه الهيئة ، ويجب إن يتم تعيين المحكم الثالث خلال ستين (٦٠) يوما أخرى. فاذا تعذرعلى أى من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به في الفترة المحددة أو اذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة أيضا فلرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب أى من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين على حسب ما تقتضيه الحالة . ويجب في مثل هذه الحاله أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثه وأن يرأس هيئة التحكيم .

٣) يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار يصدر وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة .

المادة (١٥)
أمـــن الطـــــيران
****

١) يؤكد الطرفان المتعاقدان ، تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي ، أن التزام كل منهما تجاه الآخر لحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون الحد من شمولية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي فان الطرفين المتعاقدين سيعملان بصفة خاصة بما يتطابق مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الافعال الاخرى التى ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو تاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣، ومعاهدة قمع الاستيلاء غيرالمشروع على الطائرات الموقعة في لاهاى بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الافعال غيرالمشروعه ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ .

٢) يقدم الطرفان المتعاقدان كل منها للآخر كل معاونة ضرورية عند الطلب للحيلولة دون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرة المدنية وغيرها من الافعال غير المشروعه ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها ، وكذلك المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، وأى تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

٣) يعمل الطرفان ، في نطاق علاقاتهما المشتركة ، بما يتطابق مع أحكام أمن الطيران الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي والواردة على هيئة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي وذلك الى المدى الذي تنطبق فيه هذه الأحكام الامنية بالنسبة للطرفين،ويطلبان من مستثمري الطائرات المسجلة لديهما أو مستثمري الطائرات الذين يكون مقر عملهم الرئيسي أو مقر إقامتهم الدائمة في إقليميهما ومستثمرى المطارات في إقليميهما ضرورة العمل بما يتطابق مع أحكام أمن الطيران المذكورة .

٤) يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على انه يجوز الطلب من مستثمرى الطائرات المذكورين مراعاة احكام أمن الطيران المشار اليها في الفقرة (٣) أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخربشان الدخول الى، الخروج من، أو اثناء الوجود في اقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر وعلى كل من الطرفين المتعاقدين التأكد من التطبيق الفعال للتدابير الملائمة داخل إقليمه لحماية الطائرات ولفحص الركاب والطاقم والمواد المحمولة والامتعة والبضائع وكذلك مخازن الطائرة قبل وأثناء الصعود والتحميل وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أيضا النظر بعين الاعتبار لأى طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين .

٥) يعاون الطرفان المتعاقدان كل منهما الآخر ، في حالة حدوث واقعة أو تهديد بواقعة للاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية أو أى أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها والمطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، وذلك بتسهيل الإتصالات والتدابير الملائمة الأخرى لإنهاء مثل هذه الواقعة أو التهديد بسرعة وسلامة .

المادة (١٦)
المعاهدات المتعددة الأطراف
****

في حالة إبرام معاهدة أو اتفاقية متعددة الأطـراف تتعلـق بالنقـل الجوى ويكون الطرفان المتعاقدان منضمين إليها ، فإنه يجب تعديل هذه الاتفاقية لتطابق أحكام تلك المعاهدة او الاتفاقية المذكورة .

المادة (١٧)
التعديـــــــــــلات

****

١) اذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أى نص مـن نصـــوص الاتفاقية بما في ذلك جداول الطرق التى تعتبر جزءا لا يتجزأ منها، فعليه أن يطلب إجراء مشاورات وفقا لأحكام المـادة ١٣ من هذه الاتفاقيـــة ، ويمكن أن تتم تلك المشـاورات عن طريـق تبادل الاتصالات .

٢) إذا كان التعديل متعلقـا بأحكـام الاتفاقية وليس بجـداول الطـرق، فـــأن الموافقه عليه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين يجب أن تتـم وفقـــا للإجراءات القانونيـــة في كل منهما، ويصبح نافذ المفعول متى تأكـد ذلـك بتبادل المذكرات بالطرق الدبلوماسية .

٣) أما إذا إقتصر التعديل على أحكام جداول الطـرق ، فيتـم الاتفاق عليه بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين .

المادة (١٨)
التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي
****

تسجل هذه الإتفاقية وأية تعديلات تدخل عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة (١٩)
إنهـــــاء الاتفاقيـــــة

****

يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أى وقت بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت الـــى منظمة الطيران المدني الدولي . وفي هذه الحالة ينتهى العمل بهذه الاتفاقية بعد إنقضاء اثنى عشر(١٢) شهرا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطـار ما لم يتم الاتفاق على سحب هذا الإخطار قبل إنتهاء هذه المدة . واذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للاخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى اربعـــة عشر(١٤) يوما من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الإخطار .

المادة (٢٠)

الملاحـــــــــــــق

****

تعتبـر ملاحق هذه الاتفاقية جـزءا منها وأى إشـارة الى الاتفاقيـــــــة تشمل الإشارة الى الملاحق ، ما لم ينص صراحة على غير ذلك .

المادة (٢١)
الحجرالبيطري والزراعي
****

تلتزم شركات الطيران التى تعينها كل من الدولتين المتعاقدتين بتطبيق قوانين الدولة الأخرى فيما يتعلق بإدخال الحيوانات والنباتات الى أرضها أو إخراجها منها . وذلك أثناء دخول طائراتها إقليم تلك الدولة أو وجودها فيه أو مغادرتها له .

المادة (٢٢)
سـريان المفعـول
****

تدخل هذه الإتفاقية حيز النفاذ إعتبارا من اليوم الذي يخطر فيه الطـرفان المتعاقدان كلا منهما الآخر كتابة وبالطرق الدبلوماسية أنـه قـد تـم اسـتيفاء الإجراءات القانونية المطلوبة لذلك في بلديهما .

واثباتا لذلك فإن المندوبين الموقعين أدناه ، بناء على التفويـض الممنوح لكل منهما من قبل حكومته قد وقعا على هذه الاتفاقية .

وقعت هذه الاتفاقية بتاريخ ٢٧ ربيع الثاني ١٤٢٤ هـ الموافق : ٢٨ يونيو ٢٠٠٣ م في مسقط من نسختين باللغات العربيـة ، الفيتناميـة والانجليـزية ، وجميع النصوص ذات حجيه متساويه . وفي حـالة الاختـلاف فـي تفسـير و/أو تطبيق الاتفاقية يعتد بالنص الانجليزي .

عن حكـومة
سـلطنة عمـان

عن حكـومة
جمهـورية فيتنـام الإشـتراكية

ملحـــق

جـدول رقـــم (١)

****

١) الطـــرق الجـــوية التـــى يحـــق لشـــركات الطيران المعينة مـــن قبـــل حكومة جمهورية فيتنـــام الإشتراكية استثمارها :-

من	الى	نقاط متوسطة	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في جمهورية فيتنام الإشتراكية	مســـقط صـــلاله	أية ثلاث نقاط	أية ثلاث نقاط

٢) يجـوز لشـركة الطيران المعينة من قبل جمهورية فيتنام الإشتراكية إلغـاء الهـبوط ، فـي جميع أو أي من رحلاتها ، في أي من النقاط المذكـورة فـي العمودين (٣) و(٤) أعلاه ، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود رقم (١) ٠

٣) علـى سـلطات الطيران المدني في كلا الطرفين المتعاقدين أن تناقش وتوافـق علـى حـق شـركة الطـيران المعينة من أي من الطرفين المتعاقدين لنقل الركاب ، البضائع والبريد بين النقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والنقاط في أقاليم الأطراف الأخرى ٠

ملحـق

جـدول رقـــم (٢)

١) الطـــرق الجـــوية التـــى يحـق لشـركات الطيران المعينة من قبـل حكومة ســـلطنة عمان استثمارها :-

من	إلـــى	نقاط متوسطة	نقاط فيما وراء
(١)	(٢)	(٣)	(٤)
نقاط في سلطنة عمان	مدينة هوشيمنه هاتـــوي	أية ثلاث نقاط	أية ثلاث نقاط

٢) يجـوز لشركة الطيران المعينة من قبل سلطنة عمان إلغاء الهبوط ، في جميع أو أي من رحلاتها ، في أي من النقاط المذكـــورة في العمـــودين (٣) و(٤) أعلاه ، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود رقم (١) .

٣) علـــى ســـلطات الطـــيران المدني في كلا الطرفين المتعاقدين أن تناقش وتوافـــق على حق شركة الطيران المعينة من أي من الطرفين المتعاقدين لنقل الركاب ، البضائع والبريد بين النقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والنقاط في أقاليم الأطراف الأخرى .

SAO NGUYÊN VĂN BẢN CHÍNH
TỪ TÀI LIỆU LƯU TRỮ
BỘ NGOẠI GIAO
Số:...../...../LTBNG
Cộng có :.....trang/tờ
Hà Nội, ngày.....tháng.....năm.....