BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SEYCHELLES

TABLE OF CONTENTS

Preamble
Article 1. Definitions
Article 2. Applicability of the Chicago Convention
Article 3. Grant of Rights
Article 4. Designation and Operating Authorisation
Article 5. Revocation and Suspension of Operating Authorisation
Article 6. Principles Governing the Operation of Agreed Services
Article 7. Application of Laws, Regulations and Procedures
Article 8. Aviation Security
Article 9. Aviation Safety
Article 10. Recognition of Certificates and Licenses
Article 11. Customs Duties and Other Taxes
Article 12. User Charges
Article 13. Commercial Activities
Article 14. Conversion and Transfer of Revenues
Article 15. Cooperative Arrangements
Article 16. Aircraft Leasing
Article 17. Tariffs
Article 18. Time-Table Submission
Article 19. Provision of Statistics
Article 20. Consultations
Article 21. Dispute Settlements
Article 22. Amendments
Article 23. Termination
Article 24. Registration with ICAO
Article 25. Entry into Force
ANNEX

Preamble

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the Republic of Seychelles hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

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

ACKNOWLEDGING the importance of air transportation as a means of creating and preserving friendship, understanding and co-operation between the peoples of their respective territories;

WISHING to contribute to the progress of international civil aviation;

DESIRING to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

a) The term **"Aeronautical Authorities"** means in the case of the Republic of Seychelles, the Seychelles Civil Aviation Authority and, in the case of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Authority of Viet Nam, the Ministry of Transport or in both cases any person or body, authorized to exercise the functions presently assigned to the said authorities;

b) The term **"Agreed Services"** means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transportation of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

c) The term **"Agreement"** means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

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

e) 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 which have been adopted by both Contracting Parties;

f) The term **"Capacity"** is the amount(s) of services provided under this Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tonnes of cargo offered in a market (city pair, or country to country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

g) The term **"Designated Airline(s)"** means an airline or airlines which one Contracting Party has designated, in accordance with Article 4 of the Agreement, for operation of the agreed air services;

h) The term **"Tariff"** means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary service, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

i) The term **"Territory"** means the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea, and the airspace above them, under the sovereignty of a Contracting Party;

j) The term **"Traffic"** means passengers, baggage, cargo and mail;

k) The term **"User Charges"** means a charge made to Airlines by the competent authorities or permitted by those authorities to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or related services and facilities, for aircraft, their flight crews, passengers and cargo.

2. The Annex to this Agreement and any amendments thereto forms an integral part of the Agreement.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Convention in so far as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement for the purpose of operating air services on the routes specified in the schedules of the Annex. Such services and routes are hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively.
2. Subject to the provisions of the Agreement the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights, while operating international air services:
   a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
   b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
   c) the right to embark and disembark passengers, baggage, cargo and mail on the specified routes subject to the provisions contained in the Annex.
3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.
4. The Airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 of the Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and (b) of this Article.

5. If because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the temporary granting of alternative rights, as mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 4

Designation and Operating Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airline(s) for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
2. The Aeronautical Authorities which have received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant without delay to the designated airline(s) of the other Contracting Party the necessary operating authorization.
3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airline(s) 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 authorisations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline(s) are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
5. Having received the operating authorization, provided for under paragraphs 3 and 4 of this Article, the designated Airline(s) may at any time operate the agreed services, provided that the Airline complies with the applicable provisions of the Agreement.

ARTICLE 5

Revocation and 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 3 of the Agreement by the designated airline(s) of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such

right, if:

a) the airline(s) does not fulfill the criteria stated in paragraph 4 of Article 4;

b) the said airline(s) fails to comply with or has infringed the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) the said airline(s) fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.

2. Such a right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions provided for under paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and regulations.

ARTICLE 6

Principles Governing the Operation of Agreed Services

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa. The designated airline(s) of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airline(s) of the other Contacting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline.

2. The agreed services provided by the designated airline(s) of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s) as specified in the Annex to this Agreement.

3. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline(s) shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

a) the requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s);

b) the requirements of traffic of the area through which the airline(s) passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area;

c) the requirements of through airline operations.

ARTICLE 7

Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline(s) of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, flight crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and sanitary measures shall apply to passengers, flight crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline(s) nor any other airline(s) with regard to the designated airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, as a Signatories or as Parties to the following Conventions, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on offenses and certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, as well as with any other Convention and Protocol relating to the Security of Civil Aviation which both Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and flight crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory Agreement within 30 (thirty) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permission of an airline of that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting party may take interim action prior to the expiry of 30 (thirty) days.

ARTICLE 9

Aviation Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party to take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement to revoke or suspend operating authorisation.

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

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

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

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

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

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

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating

authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

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

ARTICLE 10

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of air worthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licenses granted to or rendered valid for its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.
3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organisation, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

ARTICLE 11

Custom Duties and Other Taxes

1. On arriving in the territory of the other Contracting Party, aircraft operated on international services by the designated airline(s) of one Contracting Party, as well as their normal equipment, fuel and lubricants, aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempted, on a reciprocity basis, from all duties or taxes, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported or consumed during flight over that territory on the agreed service.
2. They shall also be exempt from the same duties and taxes, with exception of

charges corresponding to the services rendered:

3.

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within the limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airline(s) of the other Contracting Party;

b) aircraft spare parts and normal board equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on international services;

c) fuel and lubricants destined for the designated airline of one Contracting Party to supply aircraft operated on international services, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they have been taken on board;

4. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board of the aircraft of a designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall at the utmost be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from duties and taxes, customs duties included.

ARTICLE 12

User Charges

1. Each Contracting Party shall endeavour to ensure that user charges imposed or permitted to be imposed by its competent authorities on the designated airline of the other Contracting Party are just and reasonable. They shall be based on non-discriminatory and sound economic principles.

2. Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airline(s) of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by national aircraft operating on scheduled international services.

ARTICLE 13

Commercial Activities

1 Each Contracting Party shall accord the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to sell and market international air services and related products in its territory, either directly or through agents or other intermediaries of the designated airlines' choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line.

2 Each designated airline shall have the right to sell air services in the currency of the other Contracting Party or, at its discretion, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such air services in currencies accepted by that designated airline according to local currency regulations.

3 The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the operation of international air services.

4 The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the designated airline(s) of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

ARTICLE 14

Conversion and Transfer of Revenues

Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the other Contracting Party in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and cargo. Such transfer shall be at the official rate of exchange, where such a rate exists or otherwise at a rate equivalent to that at which the receipts were earned according to the national law and foreign exchange regulation applicable. If such transfers are regulated by a special Agreement between the Contracting Parties, this special Agreement shall apply.

ARTICLE 15

Cooperative Arrangements

1. In operating or holding out the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, the designated airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or codesharing arrangements, with:
   a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
   b) an airline or airlines of the other Contracting Party;
   c) an airline or airlines of a third country; and
   d) a surface transportation provider of any country, provided that,
      (i) all airlines in such arrangements hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and
      (ii) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
2. Where a designated airline operates the agreed services under code-sharing arrangements as the operating airline, the operated capacity shall be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said airline. Capacity offered by a designated airline acting as the marketing airline on the code-share services operated by other airlines shall not be counted against the capacity entitlements of the Contracting Party designating the said marketing airline.

ARTICLE 16

Aircraft Leasing

1 Each Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for air services under this Agreement, which does not comply with Article 8 (Aviation Security) and Article 9 (Aviation Safety) of this Agreement.

2 Subject to paragraph (1) of this Article, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased (dry or wet) from any company, including other airlines, provided that this will not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

ARTICLE 17

Tariffs

1. The tariffs applicable between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation, the interests of users, reasonable profit, class of service and, when it is deemed appropriate, the tariffs of other airlines operating over whole or part of the routes specified in the Annex.

2. Each Contracting Party shall allow prices for air transport to be established by each designated airline based upon commercial consideration in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

   a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

   b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

   c) protection of airline from prices that are artificially low due to direct or indirect government subsidy or support.

3. Each Contracting Party may require notification to or filing with its Aeronautical Authorities of prices to be charged to or from its territory by airline(s) of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both parties may be required not more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification nor filing by airline of the other may Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

4. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged by:

   a) an airline of either Contracting Party for international air transport between the territories of the Contracting Parties.

   b) an airline of one Contracting Party for international air transport between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Contracting Party believes that any such price is inconsistent with the consideration set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for resolution of the issue.

5 If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each party shall use its best efforts to

put that agreement into effect. The price shall take effect without prejudice to paragraph 2 of this Article.

6 In case of tariff change, there shall be no approval required by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties concerned for tariff to be charged by the designated airline for the carriage of passenger, cargo and mail. The airline shall in this case file such tariffs before they enter into effect.

ARTICLE 18

Time-Table Submission

1. As long in advance as practicable, but not less than thirty (30) days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty (30) days after receipt of a request from the Aeronautical Authorities, the designated airline(s) of a Contracting Party shall submit to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any other information for approval.
2. The designated airline(s) shall also furnish any other information as may be required to satisfy the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party that the requirements of the Agreement are being duly observed.

ARTICLE 19

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide, or shall cause their designated airline(s) to provide, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including statistics showing the initial origins and final destinations of the traffic.

ARTICLE 20

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the Aeronautical Authorities and through discussions or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 21

Dispute Settlements

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the implementation, interpretation or application of the Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of a written receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty (30) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. Where the President possesses the nationality of one of the two Contracting Parties or is otherwise prevented from carrying out this function, his deputy in office shall make the necessary appointments. The third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.
3. Each Contracting Party shall be responsible for the cost of its nominated arbitrator and both Contracting Parties shall share equally all further expenses involved in the activities of the tribunal including expenses of the president.
4. The arbitral tribunal shall determine its own procedure.
5. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraphs 2 and 4 of this Article.
6. If and so long as either Contracting Party or the designated airline(s) of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraphs 2 and 4 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default as the case may be.

ARTICLE 22

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it shall request consultation in accordance with

the provisions of Article 20 of this Agreement and consultation will be confirmed by an exchange of Diplomatic Notes.

2. If the amendment relates to the provision of the Agreement other than those of the Annex, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.
3. If the amendment relates only to the provision of the Annex it shall be agreed upon between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.
4. In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the Agreement shall be so modified as to conform to the provision of such a convention.

ARTICLE 23

Termination

1. Each Contracting Party may at any time give notice in writing, through Diplomatic channels, to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization (ICAO).
2. The Agreement shall terminate at the mid night (at the place of a written receipt of the notice) after twelve (12) months from the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period.
3. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

ARTICLE 24

Registration with ICAO

The Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization (ICAO).

ARTICLE 25

Entry into Force

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

IN WITNESS WHERE OF the undersigned being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Hanoi on this 28th day of August 2013, in two originals in the Vietnamese and English languages, all texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

H.E. Mr. Đinh La Thăng
Minister of Transport

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SEYCHEELES

H.E. Mr. Jean-Paul Adam
Minister of Foreign Affairs

ANNEX

1. ROUTE SCHEDULE

A. The Designated Airline(s) of the Socialist Republic of Viet Nam shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in Viet Nam	Any Points	Points in Seychelles	Any Points

B. The Designated Airline(s) of the Republic of Seychelles shall be entitled to operate scheduled international air services in both directions on the routes specified hereafter:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in Seychelles	Any Points	Points in Viet Nam	Any Points

Note:

1. Any point on the above routes may, at the option of the airline concerned, be omitted on any or all flights, provided that any service either begins or terminates in the territory of the Contracting Party designating the airline.

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

HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG SONG PHƯƠNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÂY-SEN

MỤC LỤC

Lời nói đầu

Điều 1. Định nghĩa
Điều 2. Áp dụng Công ước Chi-ca-gô
Điều 3. Trao quyền
Điều 4. Chỉ định và cấp phép khai thác
Điều 5. Thu hồi và Đình chỉ Giấy phép khai thác
Điều 6. Các nguyên tắc điều chỉnh việc khai thác các chuyến bay thoả thuận
Điều 7. Áp dụng Luật, Qui định và Thủ tục
Điều 8. An ninh hàng không
Điều 9. An toàn hàng không
Điều 10. Công nhận Chứng chỉ và Bằng
Điều 11. Thuế hải quan và các Thuế khác
Điều 12. Lệ phí người sử dụng
Điều 13. Các hoạt động thương mại
Điều 14. Chuyển đổi và chuyển thu nhập
Điều 15. Các Thỏa thuận hợp tác
Điều 16. Khai thác tàu bay thuê
Điều 17. Giá cước
Điều 18. Đệ trình Lịch bay
Điều 19. Cung cấp số liệu thống kê
Điều 20. Trao đổi ý kiến
Điều 21. Giải quyết tranh chấp
Điều 22. Sửa đổi
Điều 23. Chấm dứt
Điều 24. Đăng ký với ICAO
Điều 25. Có hiệu lực

PHỤ LỤC

LỜI NÓI ĐẦU

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Xây-sen, sau đây được gọi là "các Bên ký kết";

LÀ các Bên của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày 07 tháng Mười hai năm 1944;

NHẬN THẤY tầm quan trọng của vận tải hàng không là một phương thức để tạo dựng và gìn giữ mối quan hệ hữu nghị, hiểu biết và hợp tác giữa nhân dân hai nước;

MONG MUỐN đóng góp cho sự tiến bộ của hàng không dân dụng quốc tế;

MONG MUỐN ký một Hiệp định để thiết lập các chuyến bay giữa và qua lãnh thổ của hai nước;

ĐÃ THỎA THUẬN như sau:

ĐIỀU 1
Định nghĩa

1. Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh quy định khác:

a) Thuật ngữ "**Nhà chức trách hàng không**", trong trường hợp nước Cộng hòa Xây-sen, chỉ Cục Hàng không dân dụng Xây-sen và, trong trường hợp nước Cộng hòa XHCN Việt Nam, chỉ Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải, hoặc trong trường hợp một bên chỉ bất kỳ người hoặc cơ quan nào được ủy quyền thực hiện bất kỳ chức năng cụ thể nào theo quy định của Hiệp định này;

b) Thuật ngữ "**Các chuyến bay thoả thuận**" chỉ chuyến bay thường lệ trên các đường bay được quy định tại (các) Phụ lục của Hiệp định này để vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hoá và bưu kiện riêng biệt hoặc kết hợp;

c) Thuật ngữ "**Hiệp định**" chỉ Hiệp định này, các Phụ lục của Hiệp định và bất kỳ sửa đổi nào đối với Hiệp định hoặc Phụ lục;

d) Thuật ngữ "**Chuyến bay**", "**Chuyến bay quốc tế**", "**Hãng hàng không**" và "**Dừng với mục đích phi thương mại**" có nghĩa tương ứng được qui định tại Điều 96 của Công ước;

e) Thuật ngữ "**Công ước**" chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày Bảy tháng mười Hai năm 1944 và bao gồm bất kỳ phụ lục nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước đó và bất kỳ sửa đổi các phụ lục hoặc Công ước theo Điều 90 và 94 Công ước đã được cả hai Bên ký kết thông qua.

f) Thuật ngữ "**Tải cung ứng**" là số lượng các dịch vụ được cung cấp theo Hiệp định này, thường được tính bằng số lượng các chuyến bay (tần suất) hoặc ghế hoặc tấn hàng hoá được đưa ra trong một thị trường (giữa hai thành phố, hoặc giữa các quốc gia với nhau) hoặc trên một đường bay trong một khoảng thời gian cụ thể như hàng ngày, hàng tuần, theo mùa hoặc hàng năm.

g) Thuật ngữ "**(Các) hãng hàng không được chỉ định**" chỉ một hoặc nhiều hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo Điều 4 của Hiệp định này để khai thác các chuyến bay thoả thuận;

h) Thuật ngữ "**Giá cước**" chỉ các giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hóa 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;

i) Thuật ngữ "**Lãnh thổ**" chỉ các vùng đất (bao gồm đất liền và các hải đảo), nội thủy và lãnh hải, và vùng trời trên đó thuộc chủ quyền của một Bên ký kết;

j) Thuật ngữ "**Vận chuyển**" chỉ hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện;

k) Thuật ngữ "**Lệ phí người sử dụng**" chỉ lệ phí thu đối với các hãng hàng không của cơ quan có thẩm quyền hoặc dược các cơ quan đó cho phép thu đối với việc cung cấp cho máy bay, tổ bay, hành khách các trang thiết bị của cảng hàng không hoặc dẫn đường hàng không, hoặc các dịch vụ và trang thiết bị có liên quan cho tàu bay, tổ bay, hành khách và hàng hóa.

2. Phụ lục của Hiệp định này và bất kỳ các sửa đổi nào tạo thành một bộ phận không tách rời của Hiệp định này.

ĐIỀU 2
Áp dụng Công ước Chi-ca-gô

Các điều khoản của Hiệp định này phải tuân theo các điều khoản của Công ước trong chừng mực mà các điều khoản đó được áp dụng cho các chuyến bay quốc tế.

ĐIỀU 3
Trao quyền

1. Mỗi Bên ký kết sẽ dành cho Bên ký kết kia các quyền quy định trong Hiệp định này để khai thác các chuyến bay trên các đường bay được qui định trong Phụ lục bảng cơ cấu đường bay. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được gọi tương ứng là "các chuyến bay thoả thuận" và "các đường bay qui định"

2. Tùy thuộc các quy định của Hiệp định này, hãng hàng không được chỉ định một Bên ký kết sẽ có quyền sau đây, khi khai thác các chuyến bay quốc tế:

   a) quyền bay qua lãnh thổ của Bên ký kết kia không hạ cánh;
   b) quyền dừng tại lãnh thổ đó với mục đích phi thương mại; và
   c) quyền lấy lên và đưa xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia hành khách, hành lý, hàng hoá và bưu kiện trên các đường bay qui định tuỳ theo các qui định trong Phụ lục.

3. Không ý nào trong Khoản 2 của Điều này được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền ưu tiên lấy lên tàu bay, ở

trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hành lý, hàng hoá và bưu kiện, chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.

4. Các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết, ngoài các hãng hàng không được chỉ định theo Điều 4 của Hiệp định này cũng sẽ được hưởng các quyền qui định trong khoản 2 (a) và (b) của Điều này.

5. Nếu do xung đột vũ trang, thiên tai, các bất ổn hoặc diễn biến chính trị rối loạn, hoặc các trường hợp đặc biệt và bất thường mà một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết không có khả năng khai thác chuyến bay trên đường bay bình thường của mình thì Bên ký kết kia sẽ cố gắng tối đa tạo thuận lợi cho việc tiếp tục khai thác chuyến bay đó thông qua các thoả thuận tạm thời thích hợp về đường bay, bao gồm cả việc tạm thời trao các quyền thay thế khác được hai Bên ký kết cùng quyết định.

ĐIỀU 4
Chỉ định và cấp phép khai thác

1. Mỗi bên có quyền chỉ định một hoặc nhiều hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thỏa thuận. Chỉ định như vậy được thực hiện bằng văn bản giữa các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết.

2. Các nhà chức trách hàng không nhận được thông báo chỉ định trên, theo quy định tại khoản 3 và 4 Điều này, cấp không chậm trễ cho (các) hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết kia giấy phép khai thác cần thiết.

3. Các nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu (các) hãng hàng không của Bên ký kết kia thoả mãn với họ rằng hãng hàng không đáp ứng đủ các điều kiện theo pháp luật và các quy định mà các nhà chức trách này áp dụng thông thường và hợp lý cho việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các quy định của Công ước.

4. Mỗi Bên sẽ có quyền từ chối cấp các phép khai thác nêu tại khoản 2 Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được xem là cần thiết trong việc thực hiện bởi một hàng hàng không chỉ định các quyền được qui dịnh tại Điều 3 của Hiệp định này, trong bất kỳ trường hợp nào khi Bên ký kết nói tới không được thoả mãn rằng sở hữu chính và kiểm soát hữu hiệu của (các) hãng hàng không được trao cho Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc cho công dân của mình.

5. Sau khi nhận giấy phép khai thác, theo quy định tại khoản 3 và 4 của Điều này, (các) hãng hàng không chỉ định có thể khai thác các chuyến bay thỏa

thuận vào bất kỳ thời điểm nào, miễn là các hãng hàng không tuân thủ các qui định của Hiệp định này.

ĐIỀU 5
Thu hồi và Đình chỉ Giấy phép khai thác

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi một giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc thực hiện các quyền qui định tại Điều 3 của Hiệp định này bởi (các) hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia hoặc áp đặt các điều kiện được xem là cần thiết để thực hiện các quyền như vậy, nếu:

   a) (các) hãng hàng không đó không thực hiện đầy đủ các tiêu chí nêu tại khoản 4 của Điều 4;
   b) (các) hãng hàng không đó không thuân thủ hoặc vi phạm pháp luật và các qui định của Bên ký kết cấp các quyền đó, hoặc
   c) (các) hãng hàng không đó không khai thác các chuyến bay thoả thuận theo đúng các điều kiện được qui định trong Hiệp định này.

2. Một quyền như vậy chỉ được thực hiện sau khi tham vấn với Bên ký kết kia, trừ trường hợp thu hồi ngay lập tức, đình chỉ hoặc áp đặt các điều kiện quy định theo khoản 1 Điều này là cần thiết để ngăn chặn vi phạm thêm pháp luật và các quy định.

ĐIỀU 6
Các nguyên tắc điều chỉnh việc khai thác các chuyến bay thoả thuận

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và bình đẳng trên các chuyến bay thoả thuận thực hiện vận chuyển lấy lên trong lãnh thổ của một Bên ký kết và đưa xuống trong lãnh thổ của Bên ký kết kia hoặc ngược lại. (Các) hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết, khi cung cấp tải cung ứng cho việc vận chuyển lấy lên trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và đưa xuống tại các điểm trên các đường bay thoả thuận hoặc ngược lại, sẽ tính đến lợi ích trước hết của (các) hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia trong việc vận chuyển như vậy để không ảnh hưởng tiêu cực đến lợi ích đó của hãng hàng không.

2. Các chuyến bay thoả thuận được (các) hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết khai thác sẽ có mối quan hệ chặt chẽ với các nhu cầu của công chúng về vận chuyển trên các đường bay thỏa thuận và sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp trọng tải cung ứng đủ đáp ứng nhu cầu chuyên chở hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện xuất phát từ hoặc chuyên chở đến lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó theo qui định tại Phụ lục của Hiệp định này.

3. Qui định chuyên chở hành khách, hàng hoá và bưu kiện được lấy lên trong

lãnh thổ của Bên ký kết kia và đưa xuống các điểm trên các đường bay thoả thuận trong các lãnh thổ của các Quốc gia ngoài các quốc gia chỉ định (các) hãng hàng không sẽ phải tuân thủ nguyên tắc chung mà tải cung ứng sẽ liên quan tới:

a) các nhu cầu của vận chuyển đi hoặc đến trong lãnh thổ Bên ký kết chỉ định (các) hãng hàng không;
b) các nhu cầu vận chuyển của khu vực mà thông qua đó (các) hãng hàng không bay qua, sau khi tính đến các chuyến bay khác mà các hãng hàng không của các Quốc gia trong khu vực đó khai thác;
c) Các yêu cầu của việc khai thác trực thông.

ĐIỀU 7
Áp dụng Luật, Qui định và Thủ tục

1. Pháp luật và các quy định của một Bên ký kết điều chỉnh việc vào và ra khỏi lãnh thổ của tàu bay liên quan đến dẫn đường hàng không quốc tế của chuyến bay của tàu bay bay qua lãnh thổ đó sẽ áp dụng cho (các) hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia.

2. Pháp luật và các qui định của một Bên ký kết liên quan đến việc vào, ở lại, hoặc ra khỏi lãnh thổ của hành khách, hành lý, tổ bay, hàng hóa hoặc bưu kiện của tàu bay, bao gồm cả luật và các quy định về nhập cảnh, thông quan, an ninh hàng không, nhập cư, hộ chiếu, hải quan, các biện pháp kiểm dịch và vệ sinh sẽ áp dụng cho hành khách, toio bay, hành lý, hàng hoá hoặc bưu kiện được tàu bay của (các) hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia vận chuyển khi ở trong lãnh thổ đó.

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

ĐIỀU 8
An ninh hàng không

1. Phù hợp với các quyền và nghĩa vụ của mình theo luật pháp quốc tế, khi là các Bên ký kết hoặc các Bên của các Công ước sau đây, các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của mình với nhau để bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp là một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không làm giảm đi tính chất chung của các quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên ký kết đặc biệt sẽ hành động phù hợp với các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về ngăn chặn hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay ký tại Lahay ngày 16

tháng 12 năm 1970 và Công ước về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp đối với an toàn của hàng không dân dụng, được ký tại Montreal ngày 23 tháng 9 năm 1971, Nghị định thư bổ sung của Công ước này ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp và Bạo lực tại các sân bay phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, ký tại Môn-trê-an ngày 24 tháng 2 năm 1988, cũng như và bất kỳ Công ước, Nghị định thư nào liên quan đến an ninh hàng không dân dụng mà cả hai Bên ký kết cùng tham gia.

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

3. Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các quy định 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 an ninh này áp dụng đối với cả hai Bên ký kết; Các Bên ký kết sẽ yêu cầu người khai thác tàu bay thuộc đăng ký của mình, hoặc người khai thác tàu bay có trụ sở kinh doanh chính hoặc thường trú trên lãnh thổ của mình, và người khai thác cảng hàng không trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với những điều khoản về an ninh hàng không.

4. Mỗi Bên ký kết đồng ý rằng người khai thác tàu bay của mình sẽ được yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại khoản (4) được Bên ký kết kia áp dụng đối với việc vào, ở lại hoặc đi khỏi lãnh thổ của Bên ký kết đó. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp đầy đủ được áp dụng một cách hữu hiệu trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và áp dụng việc kiểm soát an ninh đối với hành khách, tổ bay, vật dụng mang theo người, hành lý, hàng hoá và đồ dự trữ của tàu bay trước và trong khi lên hoặc chất lên tàu bay. Mỗi Bên ký kết sẽ xem xét một cách tích cực đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý tại lãnh thổ của mình để đối phó với một đe doạ cụ thể.

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

6. Nếu một Bên ký kết có cơ sở hợp lý để tin rằng Bên ký kết kia đã đi chệch ra

khỏi các quy định của Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến ngay lập tức với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc không đạt được thỏa thuận thỏa mãn trong thời hạn ba mươi (30) ngày kể từ ngày có yêu cầu sẽ là cơ sở cho việc huỷ bỏ, thu hồi, hạn chế, hoặc áp đặt các điều kiện đối với giấy phép khai thác và giấy phép kỹ thuật của một hãng hàng không của Bên ký kết đó. Trong trường hợp khẩn cấp, một Bên ký kết có thể hành động tạm thời trước khi kết thúc thời hạn ba mươi (30) ngày.

ĐIỀU 9
An toàn hàng không

1. Một Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến vào bất cứ lúc nào liên quan tới các tiêu chuẩn an toàn do Bên ký kết kia duy trì liên quan tới tổ bay, tàu bay và việc khai thác tàu bay. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời hạn ba mươi (30) ngày từ khi có yêu cầu như vậy.

2. Nếu, sau việc trao đổi ý kiến như vậy, một Bên ký kết thấy rằng Bên kia không duy trì và quản lý có hiệu quả các tiêu chuẩn an toàn trong các lĩnh vực nêu trên, mà ít nhất cũng tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu được quy định tại thời điểm đó theo Công ước, Bên ký kết này sẽ thông báo cho Bên ký kết kia về các phát hiện và các bước được xem là cần thiết để làm cho phù hợp với các tiêu chuẩn tối thiểu này, và Bên ký kết kia sẽ có hành động khắc phục thích hợp. Việc Bên ký kết kia không có hành động phù hợp trong vòng 15 ngày hoặc một thời hạn dài hơn có thể được các bên thỏa thuận, sẽ là căn cứ cho việc áp dụng Điều 5 của Hiệp định này để thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép khai thác.

3. Không tính đến các nghĩa vụ nêu tại Điều 33 của Công ước, các bên nhất trí rằng bất cứ tàu bay nào được khai thác bởi hoặc, theo một hợp đồng cho thuê, thay mặt cho hãng hàng không của một Bên ký kết khai thác trên các chuyến bay tới hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia, có thể, trong khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết đó, chịu sự kiểm tra của đại diện có thẩm quyền của Bên ký kết đó trên tàu và xung quanh tàu bay để kiểm tra tính hiệu lực của tài liệu của tàu bay và giấy tờ của tổ bay và điều kiện rõ ràng của tàu bay và trang thiết bị của tàu bay (trong Điều này được gọi là "thanh tra sân đỗ"), miễn là điều này không dẫn đến sự chậm chễ bất hợp lý.

4. Nếu việc thanh tra tại sân đỗ hay một loạt các cuộc thanh tra như vậy dẫn tới:

   a) các mối quan ngại nghiêm trọng rằng một tàu bay hoặc việc khai thác tàu bay không tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước Chi-ca-gô; hoặc

b) các mối quan ngại nghiêm trọng rằng thiếu việc duy trì và quản lý hữu hiệu các tiêu chuẩn an toàn được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước Chi-ca-gô,

thì Bên ký kết tiến hành thanh tra sân đỗ, vì mục đích của Điều 33 của Công ước, sẽ toàn quyền kết luận rằng những yêu cầu theo đó chứng chỉ hoặc các giấy phép đối với tàu bay hoặc đối với tổ bay của tàu bay đó đã được cấp hoặc làm cho có hiệu lực, hoặc rằng các yêu cầu theo đó tàu bay được khai thác, không tương đương với hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước Chi-ca-gô.

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

6. Mỗi Bên ký kết bảo lưu quyền đình chỉ hoặc thay đổi ngay lập tức việc cấp giấy phép khai thác của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong trường hợp Bên thứ nhất kết luận rằng, cho dù là do kết quả của cuộc thanh tra sân đỗ, hàng loạt các thanh tra sân đỗ, từ chối tiếp cận để thanh tra sân đỗ, trao đổi ý kiến hoặc cách khác, hành động ngay lập tức đó là cần thiết cho sự an toàn khai thác của một hãng hàng không.

7. Bất kỳ hành động nào được một Bên ký kết thực hiện theo Khoản (2) và (6) nêu trên sẽ chấm dứt khi không còn cơ sở cho việc thực hiện hành động này nữa.

ĐIỀU 10
Công nhận Chứng chỉ và Bằng

1. Chứng chỉ đủ điều kiện bay, chứng chỉ năng lực và bất kỳ bằng nào được một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực, trong thời gian còn hiệu lực, sẽ được Bên ký kết kia công nhận là có hiệu lực, miễn là các yêu cầu theo đó các chứng chỉ hoặc bằng đó được cấp hoặc làm cho có hiệu lực là tương đương hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

2. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết bảo lưu quyền từ chối công nhận là có hiệu lực, đối với các chuyến bay trên lãnh thổ của mình, các chứng chỉ năng lực và bằng được cấp cho hoặc làm cho có hiệu lực cho các công dân của mình bởi Bên ký kết kia hoặc bởi bất kỳ nước nào khác.

3. Nếu đặc quyền hoặc các điều kiện của bằng hoặc chứng chỉ được nêu tại

khoản 1 nói trên, do các nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp cho bất kỳ người nào hoặc hãng hàng không được chỉ định hoặc đối với một tàu bay được sử dụng trong các chuyến bay của các chuyến bay thỏa thuận, cho phép sự khác biệt đối với các tiêu chuẩn được thiết lập theo Công ước, và sự khác biệt nào đã được đệ trình lên Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, thì Bên ký kết kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách hàng không để làm rõ thực tế đó.

ĐIỀU 11
Thuế hải quan và các Thuế khác

1. Khi đến lãnh thổ của Bên ký kết kia, tàu bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khai thác trên các chuyến bay quốc tế, cũng như thiết bị thông thường, nhiên liệu và dầu mỡ, đồ dự trữ của tàu bay bao gồm cả đồ ăn, thức uống, rượu, thuốc lá mang trên tàu bay, sẽ được miễn thuế, trên cơ sở tương trợ nhau; từ tất cả các thuế hải quan hoặc các thuế, miễn là các thiết bị, đồ cung cấp và đồ dự trữ như vậy để lại trên tàu bay cho đến khi chúng được tái xuất hoặc tiêu thụ trong chuyến bay trên lãnh thổ đó trên chuyến bay thỏa thuận.

2. Cũng sẽ được miễn thuế hải quan và các thuế tương tự, trừ các lệ phí dựa trên chi phí tương ứng với dịch vụ được cung cấp, đối với:

   a) đồ dự trữ của tàu bay được lấy lên tàu bay ở lãnh thổ của một Bên ký kết, trong phạm vi giới hạn có thể do nhà chức trách có thẩm quyền của Bên ký kết đó ấn định, và để sử dụng trên tàu bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác trên chuyến bay quốc tế;
   b) các phụ tùng thay thế của tàu bay và thiết bị trên tàu bay thông thường được nhập vào lãnh thổ của một Bên ký kết để bảo dưỡng hoặc sửa chữa cho tàu bay khai thác trên các chuyến bay quốc tế;
   c) nhiên liệu và dầu mỡ cung cấp cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết cung cấp cho tầu bay khai thác các chuyến bay quốc tế, thậm chí ngay cả các đồ cung cấp này là để sử dụng trên một phần của hành trình thực hiện trên lãnh thổ của Bên ký kết kia mà tại đó chúng được đưa lên tàu bay; và

3. Thiết bị tàu bay thông thường cũng như các vật phẩm và đồ cung cấp thông thường được giữ lại trên tàu bay của một hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết, có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia chỉ khi có đồng ý của cơ quan hải quan của Bên ký kết này. Trong trường hợp đó, các vật phẩm đó có thể được đặt dưới sự giám sát của cơ quan hải quan cho đến khi chúng được tái xuất hoặc xử lý theo quy định của hải quan.

4. Hành khách, hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một

Bên ký kết và không rời khỏi khu vực của sân bay dành cho mục đích này sẽ phải chịu sự kiểm tra đơn giản nhất. Hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế, kể cả thuế hải quan.

ĐIỀU 12
Lệ phí người sử dụng

1. Mỗi Bên ký kết sẽ nỗ lực để đảm bảo rằng lệ phí người sử dụng được thu hoặc được cơ quan thu lệ phí có thẩm quyền của mình cho phép thu đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên kia phải công bằng và hợp lý. Những giá phí này sẽ phải được dựa trên các nguyên tắc không phân biệt đối xử và kinh tế hợp lý.

2. Lệ phí cho việc sử dụng các sân bay và thiết bị dẫn đường hàng không và các dịch vụ được một Bên ký kết cung cấp cho (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia không được cao hơn so lệ phí mà tàu bay của mình khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ phải trả.

ĐIỀU 13
Các hoạt động thương mại

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho (các) hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền bán và tiếp thị các chuyến bay quốc tế và các sản phẩm liên quan trong lãnh thổ của mình, hoặc là trực tiếp hoặc thông qua các đại lý hoặc các trung gian theo sự lựa chọn của hãng hàng không chỉ định, bao gồm cả quyền thiết lập các văn phòng chi nhánh và văn phòng đại diện khi chưa có đường bay trực tiếp (off-line).

2. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền bán vận chuyển hàng không bằng đồng tiền của Bên ký kết kia hoặc, theo quyết định của mình, các đồng tiền tự do chuyển đổi của Bên ký kết kia, và bất cứ người nào cũng có quyền mua vận chuyển đó bằng các đồng tiền được hãng hàng không chỉ định đó chấp nhận phù hợp với các qui định tiền tệ trong nước.

3. (Các) hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền, theo quy định của pháp luật và các quy định của Bên ký kết kia liên quan đến nhập cảnh, cư trú và làm việc, mang vào và duy trì trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các nhân viên quản lý, kỹ thuật, khai thác và nhân viene chuyên môn khác của mình, quy định của họ, nhân viên chuyên môn và các hoạt động khác cần thiết cho việc khai thác các chuyến bay quốc tế.

4. (Các) hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thanh toán các chi phí tại địa phương, bao gồm cả việc mua nhiên liệu, trong lãnh thổ của Bên ký kết kia bằng đồng tiền địa phương. Tuỳ theo quyết định của mình,

(các) hãng hàng không chcỉ định của mỗi Bên ký kết có thể thanh toán các chi phí như vậy trong lãnh thổ của Ben ký kết kia bằng các đồng tiền tự do chuyển đổi theo các qui định tiền tệ trong nước.

ĐIỀU 14
Chuyển đổi và Chuyển thu nhập

Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền tự do chuyển thu nhập dư thừa sau chi phí do hãng hàng không đó thu được tại lãnh thổ của Bên ký kết đó liên quan đến việc chuyên chở hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện. Việc chuyển tiền như vậy sẽ được thực hiện theo tỷ giá chuyển đổi chính thức, nếu có tỷ giá như vậy hoặc nếu không thì theo tỷ giá tương đương với tỷ giá tại thời điểm thu nhập theo pháp luật quốc gia và qui định hiện hành về chuyển đổi ngoại tệ. Nếu việc chuyển tiền như vậy được qui định bằng một Hiệp định giữa các Bên ký kết, thì Hiệp định đặc biệt này sẽ được áp dụng.

ĐIỀU 15
Các Thỏa thuận hợp tác

1. Khi khai thác hoặc đưa ra khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay qui định trong Phụ lục của Hiệp định này, (các) hãng hàng khong chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được phép tham gia vào các thoả thuận tiếp thị hợp tác như các thoả thuận trao đổi chỗ, hoặc liên danh, với:

   a) một hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của cùng một Bên ký kết;
   b) một hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của Bên ký kết kia;
   c) một hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của Bên thứ ba; và
   d) nhà vận chuyển mặt đất của bất kỳ nước nào, miễn là

      (i) các hãng hàng không trong các thoả thuận như vậy có thẩm quyền phù hợp khai thác trên các đường bay hoặc các phần đường bay có liên quan;
      (ii) đối với bất kỳ các vé nào được bán, hãng hàng không thông báo rõ cho người mua tại điểm bán là hãng hàng không nào sẽ thực tế khai thác mỗi chặng của chuyến bay và với hãng hàng không hoặc các hãng hàng không nào mà người mua đang có quan hệ hợp đồng.

2. Nếu một hãng hàng không chỉ định khai thác các chuyến bay thoả thuận theo thoả thuận liên danh với tư cách là hãng hàng không khai thác, thì tải cung ứng được khai thác sẽ được tính vào tải cung ứng của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó. Tải cung ứng được một hãng hàng không chỉ định khai thác với tư cách là hãng hàng không tiếp thị trên các chuyến bay liên danh do các hãng hàng không khác khai thác sẽ không được tính vào tải cung ứng của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không tiếp thị đó.

ĐIỀU 16
Khai thác tàu bay thuê

1. Mỗi Bên ký kết có thể ngăn chặn việc sử dụng tàu bay thuê cho các chuyến bay theo Hiệp định này mà không tuân thủ Điều 8 (An ninh hàng không) và Điều 9 (An toàn hàng không) của Hiệp định này.

2. Tuỳ thuộc vào khoản (1) của Điều này, các hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết có thể sử dụng tàu bay (hoặc tàu bay và đội bay) được thuê (thuê khô hoặc ướt) từ bất kỳ một công ty nào, kể cả từ các hãng hàng không khác, miễn là điều này không dẫn đến việc hãng hàng không cho thuê thực hiện các quyền vận chuyển mà họ không có.

ĐIỀU 17
Giá cước

1. Các giá cước được áp dụng giữa các vùng lãnh thổ của hai Bên ký kết sẽ được thiết lập ở các mức hợp lý, có xem xét tới tất cả các yếu tố có liên quan, kể cả chi phí khai thác, lợi ích của người sử dụng, lợi nhuận hợp lý, loại dịch vụ và nếu thích hợp, tính đến giá cước của các hãng hàng không khác khai thác toàn bộ hoặc một phần của đường bay qui định trong Phụ lục.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ để cho mỗi hãng hàng không chỉ định thiết lạp giá cước vận chuyển hàng không dựa trên các xem xét thương mại trên thị trường. Sự can thiệp của các Bên sẽ chỉ giới hạn ở:

   a) ngăn ngừa các giá cước hoặc các thực tế phân biệt đối xử bất hợp lý;

   b) bảo vệ người tiêu dùng khỏi các giá cước cao bất hợp lý hoặc các hạn chế do lạm dụng vị thế chi phối; và

   c) bảo vệ hãng hàng không khỏi các giá cước thấp một cách giả tạo do có sự hỗ trợ hoặc trợ giá trực tiếp hoặc gián tiếp của Chính phủ.

3. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu thông báo hoặc đệ trình cho các nhà chức trách hàng không các giá mà (các) hãng hàng không của Bên ký kết kia sẽ thu khi bay đến bay đi khỏi lãnh thổ của mình. Thông báo hoặc đệ trình bởi các hãng hàng không của hai Bên ký kết có thể được yêu cầu không muộn hơn 30 ngày kể từ ngày dự kiến có hiệu lực. Trong các trường hợp cụ thể, thông báo hoặc đệ trình có thể được phép bằng một thông báo ngắn hơn yêu cầu thông thường. Không Bên ký kết nào sẽ yêu cầu một hãng hàng không của Bên ký kết kia thông báo hoặc đệ trình giá mà các nhà vận chuyển thuê thu đối với công chúng, trừ khi được yêu cầu trên cơ sở không phân biệt đối xử và với mục đích để biết thông tin.

4. Không Bên ký kết nào sẽ có hành động đơn phương để ngăn chặn việc áp dụng hoặc tiếp tục một giá cước dự kiến được thu bởi:

   (a) một hãng hàng không của mỗi Bên ký kết cho vận chuyển hàng không quốc tế giữa các lãnh thổ của các Bên ký kết.
   (b) một hãng hàng không của một Bên ký kết cho vận chuyển hàng không quốc tế giữa lãnh thổ của Bên ký kết kia và bất kỳ một nước thứ ba nào, kể cả trong cả hai trường hợp vận chuyển trên cơ sở liên chặng hoặc thông chặng. Nếu một trong hai Bên ký kết tin rằng bất kỳ một giá cước nào như vậy là không phù hợp với xem xét được qui định tại khoản 1 của Điều này, họ có thể yêu cầu trao đổi ý kiến và thông báo cho Bên ký các lý do mà mình không thoả mãn càng sớm càng tốt. Các cuộc trao đổi ý kiến này sẽ được tổ chức không muộn hơn 30 ngày sau ngày nhận được yêu cầu, và các Bên ký kết sẽ hợp tác để bảo mật các thông tin cần thiết cho việc giải quyết vấn đề.

5. Nếu các Bên ký kết đạt được thoả thuận đối với một giá cước mà có thông báo không thoả mãn, mỗi bên sẽ nỗ lực để làm cho thoả thuận có hiệu lực. Giá cước đó sẽ có hiệu lực mà không làm phương hại đến khoản 2 của Điều này.

6. Trong trường hợp thay đổi giá cước, sẽ không cần sự phê duyệt của các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết có liên quan đối với giá cước sẽ được hãng hàng không chỉ định thu cho việc chuyên chở hành khách, hàng hoá và bưu kiện. Trong trường hợp này, hãng hàng không sẽ đệ trình các giá cước như vậy trước khi giá cước có hiệu lực.

ĐIỀU 18
Đệ trình Lịch bay

1. Trong chừng mực càng sớm có thể, nhưng không dưới 30 ngày, trước khi khai thác một chuyến bay thoả thuận hoặc bất kỳ sửa đổi nào, hoặc trong vòng ba mươi (30) ngày sau khi nhận được yêu cầu từ các nhà chức gtrách hàng không, (các) hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết phải đệ trình cho các nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các thông tin về tính chất của chuyến bay, lịch bay, loại tàu bay bao gồm cả tải cung ứng được cung cấp trên mỗi đường bay qui định và các thông tin khác để xin phê duyệt.

2. (Các) hãng hàng không chỉ định cũng sẽ cung cấp bất kỳ thông tin nào khi được yêu cầu để thoả mãn các nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia rằng các yêu cầu của Hiệp định này đang được tuân thủ nghiêm chỉnh.

ĐIỀU 19
Cung cấp số liệu thống kê

Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết sẽ, theo yêu cầu, cung cấp hoặc yêu cầu (các) hãng hàng không được chỉ định của mình cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các báo cáo định kỳ hoặc các số liệu thống kê có thể được yêu cầu một cách hợp lý cho mục đích xem xét việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận, bao gồm các số liệu thống kê chỉ ra các điểm xuất phát ban đầu và các điểm đến cuối cùng của vận chuyển.

ĐIỀU 20
Trao đổi ý kiến

Một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến vào bất cứ lúc nào về bất kỳ vấn đề gì liên quan đến việc thực hiện, giải thích, áp dụng hoặc sửa đổi Hiệp định này. Việc trao đổi ý kiến như vậy, có thể giữa các nhà chức trách hàng không và thông qua trao đổi trực tiếp hoặc thư tín, sẽ được bắt đầu trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được yêu cầu bằng văn bản, trừ khi hai Bên ký kết thoả thuận khác.

ĐIỀU 21
Giải quyết tranh chấp

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

2. Nếu các Bên ký kết không thể giải quyết được bằng thương lượng, các Bên có thể thỏa thuận đưa tranh chấp ra cho một số người hoặc cơ quan, hoặc theo yêu cầu của mỗi Bên ký kết tranh chấp đó có thể đệ trình cho một toà trọng tài gồm ba trọng tài viên, một sẽ do mỗi Bên ký kết chỉ định và trọng tài thứ ba sẽ được hai trọng tài kia chỉ định. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên của mình trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày một trong hai Bên ký kết nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao, yêu cầu tòa trọng tài giải quyết tranh chấp đó và trọng tài thứ ba sẽ được chỉ định trong vòng ba mươi (30) ngày tiếp theo. Nếu một trong hai Bên ký kết không chỉ định được một trọng tài viên trong thời hạn quy định, hay nếu trọng tài viên thứ ba không được chỉ định trong thời hạn quy định thì một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế chỉ định một trọng tài viên hay các trọng tài viên theo trường hợp yêu cầu. Nếu Chủ tịch mang quốc tịch của một trong hai Bên ký kết hoặc không thể thực hiện việc này, thì Phó chủ tịch đương nhiệm sẽ thực hiện các chỉ định này. Trọng tài thứ ba phải là công dân của một quốc gia thứ ba và là Chủ tịch tòa trọng tài.

3. Mỗi Bên ký kết sẽ chịu trách nhiệm về chi phí cho trọng tài viên được chỉ

định của mình và cả hai Bên ký kết sẽ chịu đều mọi chi phí tiếp theo liên quan đến các hoạt động của tòa bao gồm cả chi phí của Chủ tịch.

4. Tòa trọng tài sẽ quyết định các thủ tục tố tụng của mình.

5. Các Bên ký kết cam kết tuân thủ bất kỳ quyết định được đưa ra theo khoản 2 và 4 Điều này.

6. Nếu và trong chừng mực mà mỗi Bên ký kết hoặc (các) hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết không tuân thủ một quyết định được đưa ra theo các khoản 2 và 4 của Điều này, thì Bên ký kết kia có thể hạn chế, rút hoặc thu hồi bất kỳ các quyền hoặc các ưu đãi mà họ đã trao theo Hiệp định này cho Bên ký kết có lỗi hoặc cho hãng hàng không chỉ định có lỗi tuỳ theo trường hợp.

ĐIỀU 22
Sửa đổi

1. Nếu một trong hai Bên ký kết cho rằng cần sửa đổi bất kỳ qui định nào của Hiệp định này, Bên đó sẽ yêu cầu trao đổi ý kiến phù hợp với các qui định của Điều 20 của Hiệp định này và việc trao đổi ý kiến sẽ được xác nhận bằng việc trao đổi Công hàm ngoại giao.

2. Nếu sửa đổi liên quan đến qui định của Hiệp định này ngoài các qui định của Phụ lục, sửa đổi đó sẽ được mỗi Bên ký kết phê duyệt phù hợp với các thủ tục pháp lý của mình.

3. Nếu sửa đổi chỉ liên quan đến qui định của Phụ lục, sửa đổi đó sẽ được nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết thoả thuận,

4. Trong trường hợp hai Bên ký kết ký và bị ràng buộc với bất kỳ công ước đa phương chung nào liên quan đến vận chuyển hàng không, thì Hiệp định này sẽ được sửa đổi để phù hợp với các qui định của một công ước như vậy.

ĐIỀU 23
Chấm dứt

1. Một Bên ký kết, vào bất cứ lúc nào, có thể thông báo bằng văn bản thông qua đường ngoại giao cho Bên ký kết kia về quyết định của mình chấm dứt Hiệp định này. Thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

2. Hiệp định này sẽ bị chấm dứt vào lúc nửa đêm (tại nơi nhận được văn bản thông báo) sau mười hai (12) tháng kể từ ngày nhận được thông báo của Bên

ký kết kia, trừ khi có thỏa thuận rút lại thông báo chấm dứt Hiệp định trước khi kết thúc thời hạn này.

3. Trong trường hợp Bên ký kết kia không nhận được thông báo, thì thông báo được xem là đã nhận được mười bốn (14) ngày sau ngày Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) nhận được thông báo này.

ĐIỀU 24
Đăng ký với ICAO

Hiệp định này và bất kỳ sửa đổi nào tiếp theo sẽ được đăng ký với Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO)

ĐIỀU 25
Có hiệu lực

Hiệp định này và Phụ lục Hiệp định sẽ có hiệu lực tạm thời từ ngày ký và chính thức có hiệu lực vào ngày có văn bản thông báo sau cùng bằng công hàm ngoại giao xác nhận rằng các Bên ký kết đã hoàn thành các thủ tục nội bộ tương ứng đối với hiệu lực của các Hiệp định này.

ĐỂ LÀM BẰNG, những người ký tên dưới đây, được Chính phủ của mình uỷ quyền thích hợp, đã ký Hiệp định này.

LÀM tại Hà Nội, ngày 28 tháng 8 năm 2013, thành hai bản chính bằng tiếng Việt và tiếng Anh, các văn bản có giá trị như nhau.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM	**THAY MẶT CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÂY-SEN**
Ngài Đinh La Thăng **Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải**	**Ngài Jean-Paul Adam** **Bộ trưởng Bộ Ngoại giao**

PHỤ LỤC

1. BẢNG ĐƯỜNG BAY

1. A. (Các) hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam sẽ được phép khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ cả hai chiều trên các đường bay qui định sau đây:

(Các) điểm xuất phát	(Các) điểm giữa	(Các) điểm đến	(Các) điểm quá
Các điểm tại Việt Nam	Các điểm bất kỳ	Các điểm tại Xây-sen	Các điểm bất kỳ

2. B. (Các) hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hoà Xây-sen sẽ được phép khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ cả hai chiều trên các đường bay qui định sau đây:

(Các) điểm xuất phát	(Các) điểm giữa	(Các) điểm đến	(Các) điểm quá
Các điểm tại Xây-sen	Các điểm bất kỳ	Các điểm tại Việt Nam	Các điểm bất kỳ

Ghi chú:

1. Bất kỳ điểm nào trên đường bay trên, theo sự lựa chọn của hãng hàng không liên quan, có thể được bỏ trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay: Miễn là bất kỳ chuyến bay nào cũng phải được bắt đầu và kết thúc tại lãnh thổ của nước chỉ định hãng hàng không.

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