HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG
GIỮA
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
VÀ
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA LIÊN BANG BRA-XIN

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ("Việt Nam") và Chính phủ nước Cộng hòa Liên bang Bra-xin ("Bra-xin"), sau đây gọi là "các Bên";

Là các bên của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày 7 tháng 12 năm 1944;

Mong muốn đóng góp vào sự tiến bộ của hàng không dân dụng quốc tế;

Mong muốn ký kết một hiệp định để thiết lập và khai thác các chuyến bay giữa và quá lãnh thổ của hai nước;

Đã thỏa thuận như sau:

ĐIỀU 1
Định nghĩa

Dùng cho Hiệp định này, trừ khi được quy định khác, thuật ngữ:

a) "Nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, chỉ Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải, và trong trường hợp của Bra-xin, chỉ nhà chức trách hàng không dân dụng được đại diện bởi Cơ quan Hàng không dân dụng quốc gia (ANAC); hoặc trong cả hai trường hợp chỉ bất kỳ nhà chức trách hoặc người nào được ủy quyền thực hiện các chức năng do nhà chức trách nói trên thực hiện;

b) "Hiệp định" chỉ Hiệp định này, bất kỳ phụ lục nào của Hiệp định, và bất kỳ sửa đổi nào của Hiệp định;

c) "Tải cung ứng" chỉ số lượng các chuyến bay được cung cấp theo Hiệp định, thường được tính bằng số chuyến bay (tần suất) hoặc ghế hoặc tấn hàng hóa đưa ra thị trường (cặp thành phố, hoặc nước-đến-nước) hoặc trên một đường bay trong một khoảng thời gian nhất định, như hàng ngày, hàng tuần, hàng mùa hoặc hàng năm;

d) "Công ước" chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chi-ca-gô ngày 7 tháng 12 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 nào của các Phụ lục hoặc của Công ước theo Điều 90 và 94, trong chừng mực các Phụ lục và sửa đổi đó có hiệu lực đối với cả hai Bên;

e) "Hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được chỉ định và được cấp phép phù hợp với Điều 3 (Chỉ định và Cấp phép) của Hiệp định này;

f) "Giá cước" chỉ bất kỳ giá tiền, cước vận chuyển hay khoản thu cho việc vận chuyển hành khách, hành lý và/hoặc hàng hoá (trừ bưu kiện) trong vận tải hàng không, bao gồm cả bất kỳ phương thức vận tải liên quan nào, do các hãng hàng không, kể cả các đại lý của họ thu, và các điều kiện điều chỉnh giá tiền, cước hoặc khoản thu đó;

g) "Lãnh thổ" đối với một Quốc gia chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thủy và lãnh hải liền kề và vùng trời phía trên thuộc chủ quyền của Quốc gia đó;

h) "Giá người sử dụng" chỉ giá sử dụng dịch vụ do nhà chức trách thẩm quyền thu hoặc được nhà chức trách đó cho phép thu đối với các hãng hàng không cho việc cung cấp tài sản hoặc các phương tiện của cảng hàng không hoặc các trang thiết bị dẫn đường hàng không, bao gồm các dịch vụ và phương tiện có liên quan cho máy bay, tổ bay, hành khách và hàng hóa; và

i) "Chuyến bay", "Chuyến bay quốc tế", "Hãng hàng không" và "Dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa được qui định tại Điều 96 của Công ước.

ĐIỀU 2

Trao quyền

1. Mỗi Bên trao cho Bên kia các quyền được qui định trong Hiệp định này nhằm mục đích khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay được quy định tại Phụ lục của Hiệp định này.

2. Tùy thuộc các quy định của Hiệp định này, (các) hãng hàng không được mỗi Bên chỉ định được hưởng các quyền sau:

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

   b) hạ cánh ở lãnh thổ của Bên kia với mục đích phi thương mại;

   c) hạ cánh tại (các) điểm trên (các) đường bay quy định tại Bảng đường bay do nhà chức trách hàng không của cả hai Bên cùng nhau thỏa thuận với mục đích lấy lên tàu bay và cho xuống hành khách, hành lý, hàng hóa hoặc bưu kiện được vận chuyển riêng biệt hoặc kết hợp trong vận chuyển quốc tế; và

   d) các quyền khác được quy định trong Hiệp định này.

3. Các hãng hàng không của mỗi Bên, ngoài các hãng hàng không được chỉ định theo Điều 3 (Chỉ định và Cấp phép) của Hiệp định này, cũng được hưởng các quyền quy định tại các khoản 2 a) và b) của Điều này.

4. Không ý nào trong Hiệp định này được coi là dành cho (các) hãng hàng không được chỉ định của một Bên quyền lấy lên tàu bay, trong lãnh thổ của Bên kia, hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện để lấy tiền công và vận chuyển đến

một điểm khác tại lãnh thổ của Bên kia.

ĐIỀU 3

Chỉ định và Cấp phép

1. Mỗi Bên có quyền chỉ định bằng văn bản cho Bên kia một hãng hàng không hoặc các hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thỏa thuận và thu hồi hoặc thay đổi việc chỉ định như vậy. Các thông báo này sẽ được thực hiện thông qua đường ngoại giao.
2. Khi nhận được chỉ định như vậy và đơn xin phép từ hãng hàng không được chỉ định, theo hình thức và cách thức được quy định đối với việc cấp phép khai thác, mỗi Bên sẽ cấp giấy phép khai thác phù hợp với sự chậm trễ về thủ tục ở mức tối thiểu, với điều kiện:
   a) hãng hàng không được chỉ định được thành lập tại lãnh thổ của Bên chỉ định;
   b) việc kiểm soát pháp lý hữu hiệu hãng hàng không đó được thực hiện và duy trì bởi Bên chỉ định hãng hàng không đó;
   c) Bên chỉ định hãng hàng không tuân thủ các quy định tại Điều 7 (An toàn) và Điều 8 (An ninh Hàng không); và
   d) hãng hàng không được chỉ định đó đủ tiêu chuẩn đáp ứng các điều kiện theo luật pháp và các quy định thường được áp dụng đối với việc khai thác các chuyến bay vận tải hàng không quốc tế bởi Bên nhận chỉ định.
3. Khi nhận được giấy phép khai thác theo khoản 2 của Điều này, một hãng hàng không được chỉ định, vào bất kỳ thời điểm nào, có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thỏa thuận mà hãng hàng không đó được chỉ định, với điều kiện là hãng hàng không đó phải tuân thủ các quy định hiện hành của Hiệp định này.

ĐIỀU 4

Rút, Thu hồi và Hạn chế Giấy phép

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên có quyền rút giấy phép nêu tại Điều 3 (Chỉ định và Cấp phép) của Hiệp định này đối với một hãng hàng không do Bên kia chỉ định, và thu hồi, đình chỉ hoặc áp đặt các điều kiện đối với giấy phép đó, tạm thời hoặc vĩnh viễn trong trường hợp:
   a) Không có bằng chứng rằng hãng hàng không được chỉ định được thành lập tại lãnh thổ của Bên chỉ định hãng hàng không; hoặc
   b) Việc kiểm soát pháp lý hữu hiệu hãng hàng không được chỉ định đó không được thực hiện và duy trì bởi Bên chỉ định hãng hàng không; hoặc

c) Bên chỉ định hãng hàng không không tuân thủ các quy định tại Điều 7 (An toàn) và Điều 8 (An ninh Hàng không); hoặc

d) Hãng hàng không được chỉ định đó không đủ tiêu chuẩn đáp ứng các điều kiện theo luật pháp và các quy định thông thường được áp dụng đối với việc khai thác các chuyến bay vận tải hàng không quốc tế bởi Bên nhận chỉ định.

2. Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ ngay lập tức, hoặc áp đặt các điều kiện nêu tại khoản 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa việc vi phạm thêm luật pháp và các quy định, hoặc các quy định của Hiệp định này, quyền đó sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được tiến hành trước khi hết thời hạn ba mươi (30) ngày sau khi có yêu cầu của một Bên, trừ khi cả hai Bên thỏa thuận khác.

ĐIỀU 5

Áp dụng Luật

1. Luật pháp và các quy định của một Bên điều chỉnh việc bay vào và rời khỏi lãnh thổ của mình đối với tàu bay thực hiện các chuyến bay quốc tế, hoặc việc khai thác và dẫn đường của tàu bay đó trong khi ở trong lãnh thổ của Bên đó, sẽ được áp dụng đối với tàu bay của các hãng hàng không của Bên kia.
2. Luật và các quy định của một Bên liên quan tới việc vào, ở lại và rời khỏi lãnh thổ của Bên đó đối với hành khách, tổ bay và hàng hóa bao gồm cả bưu kiện như luật pháp và quy định liên quan tới xuất nhập cảnh, hải quan, tiền tệ và y tế và kiểm dịch sẽ áp dụng đối với hành khách, tổ bay, hàng hóa và bưu kiện được chuyên chở bằng tàu bay của hãng hàng không của Bên kia trong khi ở trong lãnh thổ đó.
3. Không Bên nào dành cho hãng hàng không của mình hoặc bất kỳ hãng hàng không nào khác sự ưu tiên hơn đối với hãng hàng không của Bên kia tham gia vào vận chuyển hàng không quốc tế tương tự trong việc áp dụng các quy định về xuất nhập cảnh, hải quan, kiểm dịch và các quy định tương tự.
4. Hành khách, hành lý, hàng hoá và bưu kiện quá cảnh trực tiếp sẽ chỉ phải chịu sự kiểm soát đơn giản. Hành lý và hàng hoá quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế hải quan và các loại thuế tương tự khác.

ĐIỀU 6

Công nhận các Chứng chỉ và Bằng

1. Chứng chỉ đủ điều kiện bay, chứng chỉ năng lực và bằng được một Bên cấp hoặc công nhận hiệu lực và còn hiệu lực sẽ được Bên kia công nhận hiệu lực nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thỏa thuận với điều kiện là các yêu

cầu theo đó các chứng chỉ và bằng đó được cấp hoặc được công nhận hiệu lực phải ngang bằng hoặc cao hơn tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

2. Nếu các đặc quyền hoặc điều kiện của bằng hoặc chứng chỉ được nêu tại khoản 1 nêu trên, do nhà chức trách hàng không của một Bên cấp cho bất kỳ người hoặc hãng hàng không được chỉ định nào hoặc đối với một tàu bay được sử dụng trong việc khai thác các chuyến bay thoả thuận, cho phép một sự khác biệt so với các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước, và sự khác biệt đó đã được đệ trình cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), thì Bên kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách hàng không để làm rõ thực tiễn nói trên.

3. Tuy nhiên, mỗi Bên giữ quyền từ chối công nhận các chứng chỉ năng lực và bằng do Bên kia cấp cho các công dân của mình đối với các chuyến bay qua hoặc hạ cánh tại lãnh thổ của mình.

ĐIỀU 7

An toàn

1. Mỗi Bên có thể yêu cầu trao đổi ý kiến vào bất cứ thời điểm nào liên quan tới các tiêu chuẩn an toàn do Bên kia duy trì trong các lĩnh vực liên quan tới các cơ sở trang thiết bị hàng không, tổ bay, tàu bay và 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.

2. Nếu, sau việc trao đổi ý kiến như vậy, một Bên thấy rằng Bên kia không duy trì và quản lý có hiệu quả các tiêu chuẩn an toàn trong các lĩnh vực nêu tại khoản 1 của Điều này đáp ứng các tiêu chuẩn được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước, thì Bên kia sẽ được thông báo về các phát hiện đó và các bước được xem là cần thiết để tuân thủ với các tiêu chuẩn của ICAO. Sau đó Bên kia phải tiến hành các hành động khắc phục phù hợp trong thời hạn đã được thống nhất.

3. Căn cứ Điều 16 của Công ước, hai bên nhất trí thêm rằng, bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi, hoặc thay mặt cho một hãng hàng không của một Bên, trên chuyến bay đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên kia trong khi ở bên trong lãnh thổ của Bên kia có thể là đối tượng của việc khám xét bởi người đại diện có thẩm quyền của Bên kia, miễn là việc này không gây ra sự chậm trễ bất hợp lý đối với việc khai thác tàu bay đó. Mặc dù có các nghĩa vụ nêu tại Điều 33 của Công ước, mục đích của việc khám xét này là để xác minh hiệu lực của các tài liệu tàu bay có liên quan, việc cấp giấy phép cho tổ bay của tàu bay, và để xác định rằng các thiết bị tàu bay và điều kiện của tàu bay tuân thủ các tiêu chuẩn được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước.

4. Khi hành động khẩn cấp là cần thiết để đảm bảo sự an toàn cho hoạt động của một hãng hàng không, mỗi Bên giữ quyền đình chỉ hoặc thay đổi ngay lập tức

giấy phép khai thác của một hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của Bên kia.

5. Bất kỳ hành động nào của một Bên theo khoản 4 nêu trên phải được chấm dứt một khi cơ sở cho việc tiến hành các hành động đó không còn nữa.

6. Tham chiếu đến khoản 2 của Điều này, nếu xác định được rằng một Bên vẫn không tuân thủ với các tiêu chuẩn của ICAO khi thời hạn theo thỏa thuận đã hết, thì Tổng thư ký của ICAO sẽ được thông báo về điều này. Tổng thư ký sau đó cũng sẽ được thông báo về việc giải quyết thỏa mãn đối với tình trạng đó.

ĐIỀU 8

An ninh hàng không

1. Phù hợp với các quyền và nghĩa vụ theo luật pháp quốc tế, các Bên tái khẳng định rằng nghĩa vụ của mình đối với nhau để bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp tạo thành một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế tính chất chung về quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên đặc biệt hành động phù hợp với các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay ký tại Tô-ki-ô ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay ký tại Lahay ngày 16 tháng 12 năm 1970 và Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp chống lại sự an toàn của hàng không dân dụng ký tại Mông-rê-an ngày 23 tháng 9 năm 1971 và Nghị định thư bổ sung về đấu tranh chống các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các sân bay phục vụ hàng không dân dụng quốc tế ký tại Mông-rê-an ngày 24 tháng 2 năm 1988, cũng như bất kỳ công ước và nghị định thư nào liên quan tới an ninh hàng không dân dụng mà hai Bên tham gia.

2. Các Bên 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 của tàu bay, cảng hàng không và các trang thiết bị dẫn đường hàng không, và bất cứ sự đe doạ nào khác đối với an ninh hàng không dân dụng.

3. Trong mối quan hệ qua lại, các Bên sẽ hành động phù hợp với các quy định về ninh hàng không do ICAO thiết lập và quy định thành các Phụ lục của Công ước; các Bên yêu cầu các nhà khai thác tàu bay thuộc đăng ký của mình hoặc các nhà khai thác tàu bay được thành lập tại lãnh thổ của mình và các nhà khai thác cảng hàng không trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với các quy định về an ninh hàng không đó. Mỗi Bên sẽ thông báo cho Bên kia bất kỳ sự khác biệt nào giữa quy định và thực tiễn quốc gia với các tiêu chuẩn an ninh hàng không trong các Phụ lục. Mỗi Bên có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên kia ngay lập tức tại bất kỳ thời điểm nào để thảo luận về những sự khác biệt đó.

4. Mỗi Bên nhất trí rằng các nhà khai thác tàu bay đó có thể được yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại khoản 3 nêu trên theo yêu cầu của Bên kia đối với việc bay vào, bay ra, hoặc trong khi ở bên trong lãnh thổ của Bên kia. Mỗi Bên đảm bảo áp dụng đầy đủ các biện pháp hữu hiệu trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và để kiểm tra hành khách, tổ bay, hành lý xách tay, hành lý, hàng hóa và đồ dự trữ của tàu bay trước và trong suốt thời gian đưa lên và đưa xuống khỏi tàu bay. Mỗi Bên cũng 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 để đối phó với một đe doạ cụ thể.

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

6. Mỗi Bên có quyền, trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ khi có thông báo, cho nhà chức trách hàng không của mình tiến hành đánh giá tại lãnh thổ của Bên kia về các biện pháp an ninh được các nhà khai thác tàu bay đang tiến hành, hoặc dự định sẽ tiến hành đối với các chuyến bay đến từ, hoặc đến lãnh thổ của mình. Các thu xếp về hành chính cho việc thực hiện các đánh giá này sẽ được nhà chức trách hàng không của các bên thỏa thuận và thực hiện ngay không chậm trễ để đảm bảo rằng việc đánh giá đó sẽ được thực hiện một cách nhanh chóng.

7. Khi một Bên có căn cứ hợp lý để tin rằng Bên kia đã xa rời các quy định của Điều này, Bên thứ nhất có thể yêu cầu trao đổi ý kiến. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu từ một trong hai bên. Việc không đạt được một thỏa thuận thỏa mãn trong thời hạn mười lăm (15) ngày, kể từ khi bắt đầu trao đổi ý kiến sẽ được coi là căn cứ để rút, thu hồi, đình chỉ hoặc áp đặt các điều kiện đối với giấy phép của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không chỉ định của Bên kia. Nếu trong trường hợp khẩn cấp, hoặc để ngăn chặn việc tiếp tục không tuân thủ các quy định của Điều này, Bên thứ nhất có thể có hành động tạm thời vào bất cứ lúc nào.

ĐIỀU 9

Giá người sử dụng

1. Không Bên nào thu hoặc cho phép thu giá người sử dụng đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên kia cao hơn giá được thu đối với các hãng hàng không của mình đang khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự.

2. Mỗi Bên sẽ khuyến khích trao đổi ý kiến về giá người sử dụng giữa nhà chức trách có thẩm quyền thu giá của mình và các hãng hàng không sử dụng các dịch vụ và trang thiết bị được cung cấp, khi có thể thông qua các cơ quan đại

diện hãng hàng không. Thông báo hợp lý về bất kỳ các đề nghị nào đối với việc thay đổi giá người sử dụng sẽ được gửi cho các hãng sử dụng để các hãng đó có thể bày tỏ ý kiến trước khi thực hiện sự thay đổi đó. Hơn nữa, mỗi Bên sẽ khuyến khích các cơ quan có thẩm quyền về thu giá và các hãng sử dụng như vậy trao đổi thông tin thích hợp liên quan tới giá người sử dụng.

ĐIỀU 10

Thuế hải quan

1. Mỗi Bên sẽ, trên cơ sở có đi có lại, miễn cho hãng hàng không được chỉ định của Bên kia ở mức độ cao nhất có thể được theo luật pháp quốc gia của mình, khỏi các hạn chế về nhập khẩu, thuế hải quan, thuế môn bài, phí kiểm tra, các thuế và lệ phí quốc gia khác, không dựa trên các chi phí của các dịch vụ được cung cấp khi đến, đối với tàu bay, nhiên liệu, dầu mỡ, đồ cung ứng kỹ thuật tiêu hao, phụ tùng thay thế bao gồm cả động cơ, các thiết bị thông thường của tàu bay, đồ dự trữ của tàu bay và những vật phẩm khác như như vé in, vận đơn hàng không và bất kỳ ấn phẩm nào có mang dấu hiệu của công ty in trên đó và những tài liệu cho công chúng thông thường được hãng hàng không được chỉ định đó phân phát miễn phí dự định sử dụng hoặc chỉ được sử dụng liên quan tới việc khai thác hoặc làm bảo dưỡng cho tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên kia khai thác các chuyến bay thỏa thuận.
2. Việc miễn thuế theo qui định của điều này sẽ được áp dụng cho các vật phẩm được nêu tại khoản 1 của Điều này:
   a) được đưa vào lãnh thổ của Bên mình bởi hoặc thay mặt cho hãng hàng không được chỉ định của Bên kia;
   b) được giữ lại trên tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của một Bên khi bay đến và rời khỏi lãnh thổ của Bên kia; hoặc
   c) được đưa lên tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của một Bên tại lãnh thổ của Bên kia và dành để sử dụng cho việc khai thác các chuyến bay thoả thuận;

   cho dù là các vật phẩm như vậy có được sử dụng hoặc được tiêu thụ toàn bộ hay không trong lãnh thổ của Bên cho phép miễn thuế, với điều kiện quyền sở hữu các vật phẩm này không được chuyển nhượng tại lãnh thổ của Bên nói trên.
3. Các thiết bị thông thường trên tàu bay cũng như các vật phẩm và các đồ cung cấp thông thường được giữ lại trên tàu bay của một hãng hàng không được chỉ định của một Bên chỉ có thể được đưa xuống lãnh thổ của Bên kia khi có sự phê chuẩn của cơ quan hải quan của lãnh thổ đó. Trong trường hợp đó, chúng có thể được đặt dưới sự giám sát của cơ quan nói trên cho đến khi tái xuất hoặc được giải quyết phù hợp với các qui định hải quan.

ĐIỀU 11

Tải cung ứng

1. Mỗi Bên sẽ cho phép mỗi hãng hàng không được chỉ định quyết định tần suất và tải cung ứng vận chuyển hàng không quốc tế mà hãng cung cấp dựa trên các xem xét thương mại trên thị trường.
2. Không Bên nào được đơn phương giới hạn khối lượng vận tải, tần suất hoặc tính thường xuyên của chuyến bay, hoặc loại hay các loại tàu bay do các hãng hàng không được chỉ định của Bên kia khai thác, trừ trường hợp vì các lý do về hải quan, kỹ thuật, khai thác hoặc môi trường theo các điều kiện đồng bộ phù hợp với Điều 15 của Công ước.

ĐIỀU 12

Giá cước

1. Mỗi Bên cho phép các hãng hàng không của mình xây dựng giá cước vận chuyển hàng không, dựa trên các xem xét thương mại trên thị trường.
2. Mặc dù có quy định tại khoản 1 nêu trên, thì việc can thiệp của Việt Nam được giới hạn ở việc:

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

   b) bảo vệ người tiêu dùng khỏi các giácước cao bất hợp lý hoặc các hạn chế bất hợp lý do lạm dụng vị thế độc quyền;

   c) việc bảo vệ các hãng hàng không khỏi các giá cước thấp giả tạo do có sự hỗ trợ hoặc trợ cấp trực tiếp hoặc gián tiếp của Chính phủ.
3. Mỗi Bên có thể yêu cầu thông báo hoặc đệ trình cho Nhà chức trách hàng không của mình giá cước sẽ được các hãng hàng không của Bên kia thu khi bay đến/đi từ lãnh thổ của mình. Các hãng hàng không của Bên kia có thể được yêu cầu thông báo hoặc đệ trình không muộn hơn việc đề xuất ban đầu về một giá cước, bất kể hình thức, điện tử hoặc hình thức khác, trong đó giá cước được đề xuất áp dụng.
4. Không Bên nào sẽ đơn phương hành động để ngăn ngừa việc đưa ra hoặc tiếp tục áp dụng một giá cước sẽ được thu hoặc được thu bởi các hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên đối với các chuyến bay quốc tế giữa lãnh thổ của các Bên. Nếu một Bên tin rằng bất kỳ giá cước nào như vậy không phù hợp với việc đánh giá nêu tại Điều này, thì Bên đó sẽ yêu cầu trao đổi ý kiến và thông báo cho Bên kia về lý do không đồng ý của mình trong thời gian mười bốn (14) ngày kể từ nhận được đệ trình giá cước. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được tiến hành không muộn hơn mười bốn (14) ngày sau khi nhận được yêu cầu. Việc không đạt được một thỏa thuận chung thì giá cước đó sẽ có hiệu lực hoặc tiếp tục có hiệu lực.

ĐIỀU 13

Cạnh tranh

1. Các Bên sẽ thông báo cho nhau, khi được yêu cầu, về luật, chính sách và các thực tiễn cạnh tranh của mình hoặc các thay đổi về vấn đề này và bất kỳ mục đích cụ thể nào mà có thể ảnh hưởng tới việc khai thác các dịch vụ vận tải hàng không theo Hiệp định này và xác định rõ cơ quan nào chịu trách nhiệm thực hiện.
2. Các Bên thông báo cho nhau khi cho rằng có sự không đồng bộ giữa việc áp dụng luật pháp, chính sách và thực tiễn cạnh tranh của mình với các vấn đề liên quan tới việc thực hiện Hiệp định này.
3. Mặc dù có bất kỳ các quy định trái ngược khác, không nội dung nào trong Hiệp định này sẽ: (i) yêu cầu hoặc ủng hộ việc thông qua các thỏa thuận giữa các doanh nghiệp, các quyết định của các hiệp hội doanh nghiệp hoặc các thực tiễn phối hợp mà ngăn cản hoặc bóp méo cạnh tranh; (ii) tăng cường hiệu lực của bất kỳ thỏa thuận, quyết định hoặc thực tiễn phối hợp đó; hoặc (iii) ủy quyền cho bất kỳ doanh nghiệp kinh tế tư nhân nào trách nhiệm thực hiện các biện pháp ngăn cản, bóp méo hoặc hạn chế cạnh tranh.

ĐIỀU 14

Chuyển đổi tiền và chuyển thu nhập

1. Mỗi Bên sẽ cho phép (các) hãng hàng không của Bên kia chuyển đổi và chuyển ra nước ngoài, theo nhu cầu, mọi khoản thu nhập dư thừa tại địa phương từ việc bán dịch vụ vận chuyển hàng không và các dịch vụ liên quan trực tiếp tới vận tải hàng không, với việc chuyển đổi và chuyển tiền được phép ngay lập tức theo tỷ giá ngoại hối áp dụng tại ngày yêu cầu chuyển đổi và chuyển tiền.
2. Việc chuyển đổi và chuyển tiền thu nhập như vậy được phép phù hợp với luật và các quy định hiện hành và sẽ không chịu bất cứ lệ phí chuyển đổi hoặc lệ phí hành chính nào trừ các lệ phí mà thông thường được các ngân hàng áp dụng cho việc thực hiện việc chuyển đổi và chuyển tiền đó.
3. Các quy định của Điều này không miễn cho các hãng hàng không của cả hai Bên các khoản thuế và các khoản đóng góp mà các hãng phải nộp.
4. Nếu có một thỏa thuận đặc biệt giữa các Bên tránh đánh thuế hai lần hoặc có thỏa thuận đặc biệt qui định việc chuyển tiền giữa các Bên thì các thỏa thuận đó sẽ được áp dụng.

ĐIỀU 15

Các hoạt động thương mại và linh hoạt trong khai thác

1. Mỗi Bên sẽ dành cho các hãng hàng không của Bên kia quyền bán và tiếp thị các chuyến bay quốc tế trên lãnh thổ của mình, hoặc trực tiếp hoặc thông qua đại lý hoặc trung gian khác theo lựa chọn của hãng hàng không đó, bao gồm cả quyền thiết lập các văn phòng đại diện trực tuyến và ngoại tuyến.

2. Mỗi hãng hàng không có quyền bán vận chuyển bằng đồng tiền của lãnh thổ đó hoặc, tùy thuộc vào luật pháp và các quy định của mình, bằng đồng tiền chuyển đổi tự do của các nước khác, và bất kỳ người nào cũng được tự do mua vận chuyển này bằng các đồng tiền được hãng hàng không đó chấp nhận.

3. Hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên được phép, trên cơ sở có đi có lại, đưa vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên kia các đại diện và nhân viên thương mại, khai thác và kỹ thuật của mình cần thiết cho việc khai thác các chuyến bay thoả thuận.

4. Các yêu cầu về nhân viên này, tùy theo lựa chọn của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên, có thể đáp ứng bằng chính nhân viên của hãng hoặc qua việc sử dụng dịch vụ của bất kỳ tổ chức, công ty hay hãng hàng không nào đang hoạt động trong lãnh thổ của Bên kia, và họ được phép thực hiện các dịch vụ như vậy cho các hãng hàng không khác.

5. Các đại diện và các nhân viên phải tuân thủ luật pháp và các quy định hiện hành của Bên kia, và phù hợp với luật pháp và các quy định như vậy:

   a) mỗi Bên, trên cơ sở có đi có lại và với sự chậm trễ tối thiểu, sẽ cấp các giấy phép lao động cần thiết, thị thực ngắn hạn hoặc các giấy tờ tương tự khác cho các đại diện và các nhân viên nêu tại khoản 3 của Điều này; và

   b) cả hai Bên tạo điều kiện và giải quyết nhanh các thủ tục cấp giấy phép lao động cho các nhân viên đang thực hiện các nhiệm vụ tạm thời trong thời hạn không quá chín mươi (90) ngày.

6. Khi khai thác các chuyến bay qui định trong Hiệp định này, mỗi hãng hàng không có thể sử dụng tàu bay của mình hoặc tàu bay được thuê ("thuê khô"), thuê lại hoặc thuê theo giờ ("hoán đổi" hoặc "thuê theo giờ'), hoặc thuê có tổ bay, bảo hiểm và bảo dưỡng ("thuê ướt"), thông qua hợp đồng giữa các hãng hàng không của mỗi Bên hoặc nước thứ ba, tuân thủ luật pháp và các qui định của mỗi Bên và Nghị định thư sửa đổi Công ước (Điều 83*bis*). Nhà chức trách hàng không của các Bên đánh sẽ giá nhu cầu để ký kết một thỏa thuận cụ thể thiết lập các điều kiện chuyển giao trách nhiệm về an toàn theo quy định của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

7. Trên bất kỳ chặng hoặc các chặng của đường bay qui định trong Phụ lục của Hiệp định, bất kỳ hãng hàng không nào cũng được phép thực hiện vận chuyển hàng không quốc tế, bao gồm cả dưới hình thức thỏa thuận liên danh với các hãng hàng không khác, mà không có bất kỳ hạn chế nào trong việc thay đổi tại

bất kỳ điểm hoặc các điểm trên đường bay, chủng loại, kích cỡ hoặc số lượng tàu bay khai thác, miễn là việc vận chuyển quá điểm đó là quá trình tiếp tục của vận chuyển từ lãnh thổ của Bên chỉ định hãng hàng không đó và khi bay vào thì việc vận chuyển tới lãnh thổ của Bên chỉ định hãng hàng không là quá trình tiếp tục của vận chuyển từ điểm quá đó.

ĐIỀU 16

Thống kê

Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên sẽ cung cấp hoặc yêu cầu hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của mình cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên kia, khi có yêu cầu, các thống kê định kỳ hoặc các báo cáo thông kê khác khi được yêu cầu một cách hợp lý.

ĐIỀU 17

Phê duyệt lịch bay

1. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên sẽ đệ trình kế hoạch bay dự kiến của mình tới nhà chức trách hàng không của Bên kia để phê duyệt ít nhất ba mươi (30) ngày trước khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận đó. Thủ tục tương tự cũng sẽ được áp dụng đối với bất cứ sửa đổi lịch bay nào sau này.
2. Đối với các chuyến bay bổ sung mà hãng hàng không được chỉ định của một Bên muốn khai thác trên các chuyến bay thỏa thuận ngoài lịch bay đã được phê duyệt, hãng hàng không đó phải xin phép nhà chức trách hàng không của Bên kia trước. Đề nghị như vậy thông thường được đệ trình ít nhất năm (5) ngày làm việc trước khi khai thác các chuyến bay đó.

ĐIỀU 18

Trao đổi ý kiến

1. Mỗi Bên có thể, vào bất cứ lúc nào, yêu cầu trao đổi ý kiến về việc giải thích, áp dụng, thực hiện hoặc sửa đổi Hiệp định này hoặc việc tuân thủ Hiệp định này.
2. Việc trao đổi ý kiến như vậy, có thể được thực hiện thông qua trao đổi trực tiếp hoặc qua thư tín, sẽ bắt đầu trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày Bên kia nhận được yêu cầu bằng văn bản, trừ khi các Bên thoả thuận khác.

ĐIỀU 19

Giải quyết tranh chấp

1. Bất kỳ tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên liên quan đến việc giải thích và/hoặc thực hiện và/hoặc áp dụng bất kỳ qui định nào của Hiệp định này sẽ trước hết được giải quyết một cách thân thiện thông qua trao đổi ý kiến và/hoặc đàm phán.
2. Nếu các Bên không giải quyết được thông qua trao đổi ý kiến và/hoặc đàm phán với nhau, thì họ có thể thống nhất đưa tranh chấp đó cho một số người hoặc cơ quan để giải quyết; nếu các bên không nhất trí như vậy thì theo yêu của một trong hai Bên, tranh chấp đó sẽ được đưa ra một tòa trọng tài gồm ba trọng tài viên quyết định, mỗi Bên chỉ định một trọng tài và trong tài thứ ba sẽ được hai trọng tài kia cùng chỉ định. Mỗi Bên sẽ chỉ định một trọng tài viên trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày một Bên nhận được thông báo của bên kia thông qua đường ngoại giao đề nghị giải quyết tranh chấp thông qua hình thức trọng tài, và trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định trong thời hạn sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một trong hai Bên không chỉ định được trọng tài viên trong thời gian quy định, thì theo đề nghị của một trong hai Bên, Chủ tịch Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế sẽ chỉ định trọng tài viên hoặc các trọng tài viên tùy từng trường hợp. Trong mọi trường hợp, trọng tài viên thứ ba phải là công dân của Quốc gia thứ ba và sẽ là Chủ tịch của tòa trọng tài. Tòa trọng tài sẽ quyết định theo đa số phiếu. Trong tất cả các vấn đề khác, Tòa trọng tài sẽ quyết định trình tự thủ tục của mình.
3. Các Bên cam kết tuân thủ mọi quyết định được đưa ra theo khoản 2 của Điều này.
4. Nếu và cho tới khi nào mà một trong hai Bên không tuân thủ quyết định được đưa ra theo khoản 2 của Điều này, thì Bên kia có thể hạn chế, đình chỉ hoặc rút bất kỳ các quyền hoặc đặc quyền nào đã được trao theo Hiệp định này cho Bên vi phạm.
5. Mỗi Bên sẽ chịu các chi phí và tiền công cần thiết cho các trọng tài viên của mình; phí cho trọng tài viên thứ ba và các chi phí cần thiết cho người này cũng như cho những người liên quan tới việc trọng tài sẽ được chia đều cho các Bên.

ĐIỀU 20

Sửa đổi

Bất kỳ sửa đổi nào đối với Hiệp định này được các Bên nhất trí sẽ có hiệu lực vào ngày được xác định bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao nêu rõ rằng tất cả các thủ tục nội bộ cần thiết đã được cả hai Bên hoàn thành.

ĐIỀU 21

Các Thỏa thuận đa phương

Nếu một thỏa thuận đa phương liên quan tới vận tải hàng không có hiệu lực đối với cả hai Bên, thì Hiệp định này sẽ được sửa đổi cho phù hợp với các quy định của thỏa thuận đa phương đó.

ĐIỀU 22

Chấm dứt

Một trong hai Bên, vào bất cứ lúc nào, cũng có thể gửi thông báo bằng văn bản thông qua đường ngoại giao, cho Bên kia về quyết định của mình chấm dứt Hiệp định này. Thông báo như vậy sẽ đồng thời được chuyển cho ICAO. Hiệp định này sẽ chấm dứt vào lúc nửa đêm, giờ địa phương của Bên được thông báo, ngay trước khi kết thúc ngày đầu tiên Bên kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo được rút lại bằng một thỏa thuận trước khi hết thời hạn này. Trong trường hợp Bên kia không có xác nhận nhận được thông báo thì thông báo đó sẽ được coi là đã nhận được sau khi ICAO nhận được thông báo mười bốn (14) ngày.

ĐIỀU 23

Đăng ký với ICAO

Sau khi được ký, Hiệp định này và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định sẽ được đăng ký với ICAO bởi Bên mà tại lãnh thổ của Bên đó Hiệp định này được ký hoặc do các Bên thỏa thuận.

ĐIỀU 24

Hiệu lực

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày nhận được công hàm thứ hai nêu rõ rằng tất cả các thủ tục nội bộ cần thiết đã được cả hai Bên hoàn thành.

Để làm chứng những người ký dưới đây, được Chính phủ của mình uỷ quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này.

Làm tại Bra-xin-lia ngày 2 tháng 7 năm 2018 thành hai bản bằng tiếng Việt, tiếng Bồ Đào Nha và tiếng Anh, tất cả các văn bản đều có giá trị như nhau. Trong trường hợp có sự khác biệt về giải thích văn bản tiếng Việt và tiếng Bồ Đào Nha, thì văn bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ **NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**	**THAY MẶT CHÍNH PHỦ** **NƯỚC CỘNG HÒA LIÊN BANG BRA-XIN**
Lê Đình Thọ **Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải**	**Aloysio Nunes Ferreira** **Bộ trưởng Bộ Ngoại giao**

PHỤ LỤC

BẢNG ĐƯỜNG BAY

Các đường bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Việt Nam khai thác:

Các điểm xuất phát	Các điểm giữa	Các điểm đến	Các điểm quá
Các điểm bất kỳ tại Việt Nam	Các điểm bất kỳ	Các điểm bất kỳ tại Bra-xin	Các điểm bất kỳ

Các đường bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Bra-xin khai thác:

Các điểm xuất phát	Các điểm giữa	Các điểm đến	Các điểm quá
Các điểm bất kỳ tại Bra-xin	Các điểm bất kỳ	Các điểm bất kỳ tại Việt Nam	Các điểm bất kỳ

GHI CHÚ:

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên, trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay và theo sự lựa chọn của mình, có thể:

   a) khai thác các chuyến bay trên một hoặc cả hai chiều;

   b) kết hợp số hiệu các chuyến bay khác nhau trên cùng một tàu bay khai thác;

   c) khai thác các điểm giữa và điểm quá và các điểm trong lãnh thổ của các Bên trên các đường bay theo bất kỳ cách thức kết hợp hoặc trật tự nào, mà không có quyền vận chuyển nội địa;

   d) bỏ qua điểm dừng tại bất kỳ điểm hoặc các điểm nào; và

   e) chuyển vận chuyển từ bất kỳ tàu bay nào của mình sang bất kỳ tàu bay nào khác của mình tại bất kỳ các điểm nào trên các đường bay

   mà không bị hạn chế về địa lý hoặc chiều bay và không bị mất bất kỳ quyền vận chuyển nào khác được phép theo Hiệp định này, miễn là vận chuyển này là một phần của chuyến bay khai thác một điểm tại lãnh thổ của Bên chỉ định hãng hàng không đó.

2. Việc thực hiện quyền vận chuyển 5 của (các) hãng hàng không của hai Bên trên các đường bay trên sẽ được nhà chức trách hàng không của các Bên thỏa thuận.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM

AND

THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam ("Viet Nam") and the Government of Federative Republic of Brazil ("Brazil") hereinafter referred to as "Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring 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

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

a) "aeronautical authority" means, in the case of the Socialist Republic of Viet Nam the Civil Aviation Authority of Viet Nam, Ministry of Transport and in the case of Brazil, the civil aviation authority represented by the National Civil Aviation Agency (ANAC); or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

b) "Agreement" means this Agreement, any annex to it, and any amendments thereto;

c) "capacity" means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons 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;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 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, insofar as such Annexes and amendments have become effective for both Parties;

e) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement;

f) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers, baggage and/or cargo, excluding mail, in air transportation, including any other mode of transportation in connection therewith, charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

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

h) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo; and

i) "air service", "international air service", "airline", and "stop for non-traffic purposes", have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention.

ARTICLE 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Party shall enjoy the following rights:

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

   b) to make stops in the territory of the other Party for non-traffic purposes;

   c) to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule jointly agreed upon by the aeronautical authorities of both Parties for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo or mail separately or in combination; and

   d) other rights specified in this Agreement.

3. The airlines of each Party, other than those designated under Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraphs 2 a) and b) of this Article.

4. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Party, passengers, baggage, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Party.

ARTICLE 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate in writing to the other Party, an airline or airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designation. These notifications shall be made through diplomatic channels.
2. On receipt of such a designation, and of application from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorization each Party shall grant the appropriate operating authorization with minimum procedural delay, provided that:
   a) the designated airline is established in the territory of the designating Party;
   b) effective regulatory control of the designated airline is exercised and maintained by the Party designating the airline;
   c) the Party designating the airline is in compliance with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); and
   d) the designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport services by the Party receiving the designation.
3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

Withholding, Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 (Designation and Authorization) of this Agreement with respect to an airline designated by the other Party, and to revoke, suspend or impose conditions on such authorizations, temporarily or permanently in the event:
   a) that there is no proof that the designated airline is established in the territory of the Party designating the airline; or
   b) that effective regulatory control of the designated airline is not exercised and maintained by the Party designating the airline; or
   c) of failure of the Party designating the airline to comply with the provisions set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Aviation Security); or
   d) of failure that such designated airline is qualified to meet other conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation

of international air transport services by the Party receiving the designation.

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 and regulations, or of the provisions of this Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Party. Such consultations shall take place prior to the expiry of thirty (30) days following the request by one Party, unless both Parties otherwise agree.

ARTICLE 5

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the airlines of the other Party.
2. The laws and regulations of one Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the airline of the other Party while they are within the said territory.
3. Neither Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.
4. Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 6

Recognition of Certificates and Licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognized as valid by the other Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one 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 Organization (ICAO), the other Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Party reserves the right, however, to refuse to recognize for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Party.

ARTICLE 7

Safety

1. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 of this Article that meet the standards established at that time pursuant to the Convention,the other Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline of one Party, on service to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representatives of the other Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline operation, each Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Party.
5. Any action by one Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 of this Article, if it is determined that one Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has elapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The

latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 8

Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the 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 Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 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 Parties adhere to.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who are established in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Party shall advise the other Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes. Either Party may request immediate consultations with the other Party at any time to discuss any such differences.
4. Each 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 Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Party. Each Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Each Party shall have the right, within sixty (60) days following notice, for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, the first Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Party may take interim action at any time.

ARTICLE 9

User Charges

1. Neither Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international services.

2. Each Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authority and airlines using the service and facilities provided, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Party shall further encourage its competent charging authority and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 10

Customs Duties

1. Each Party shall on the basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges, not based on the cost of services provided on arrival, on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and other items such as printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Party operating the agreed services.

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

   a) introduced into the territory of the Party by or on behalf of the designated airline of the other Party;

   b) retained on board aircraft of the designated airline of one Party upon arrival in or leaving the territory of the other Party; or

   c) taken on board aircraft of the designated airline of one Party in the territory of the other Party and intended for use in operating the agreed services;

   whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Party, may be unloaded in the territory of the other 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.

ARTICLE 11

Capacity

1. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based on commercial considerations of the marketplace.

2. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical,

operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

ARTICLE 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by airlines of both Parties based upon commercial considerations in the marketplace.
2. Notwithstanding paragraph 1 above, intervention by Viet Nam 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;
   c) protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
3. Either Party may require notification of or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Such notification or filing by the airlines may be required to be made not later than the initial offering of a price, regardless of the form, electronic or other, in which the price is offered.
4. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by the designated airlines of either Party for international air services between the territories of the Parties. If either Party believes that any such price is inconsistent with the consideration set forth in this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction within fourteen (14) days from receiving the filing. These consultations shall be held not later than fourteen (14) days after receipt of the request. Without a mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 13

Competition

1. The Parties shall inform each other, upon request, about their competition laws, policies and practices or changes thereto, and any particular objectives thereof, which could affect the operation of air transport services under this Agreement and shall identify the authorities responsible for their implementation.

2. The Parties shall notify each other whenever they consider that there may be incompatibility between the application of their competition laws, policies and practices and the matters related to the operation of this Agreement.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall: (i) require or favour the adoption of agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings or concerted practices that prevent or distort competition; (ii) reinforce the effects of any such agreement, decision or concerted practice; or (iii) delegate to private economic operators the responsibility for taking measures that prevent, distort or restrict competition.

ARTICLE 14

Currency Conversion and Remittance of Earnings

1. Each Party shall permit airline(s) of the other Party to convert and transmit abroad, on demand, all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted promptly at the rate of exchange applicable as of the date of the request for conversion and remittance.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in conformity with the applicable laws and regulations and are not subject to any administrative or exchange charges except those normally made by banks for the carrying out of such conversion and remittance.

3. The provisions of this Article do not exempt the airlines of both Parties of the duties, taxes and contributions they are subject to.

4. If there is a special agreement between the Parties to avoid double taxation, or a special agreement which regulates transferring of funds between the Parties, such agreements shall prevail.

ARTICLE 15

Commercial Activities and Operational Flexibility

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

2. Each airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, subject to its national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries, and any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted by that airline.

3. The designated airline or airlines of one Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to bring into and to maintain in the territory of the other Party their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

4. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines of one Party, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Party and authorized to perform such services for other airlines.

5. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Party, and consistent with such laws and regulations:

   a) each Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visitor visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 3 of this Article; and

   b) both Parties shall facilitate and expedite the requirement of employment authorizations for personnel performing certain temporary duties not exceeding ninety (90) days.

6. Each airline may, in operating services authorized by this Agreement, use its own aircraft or aircraft that have been leased ("dry lease"), subleased, rented by the hour ("interchange" or "lease for hours"), or leased with crew, insurance and maintenance ("wet lease"), through a contract between airlines of either Party or third countries, observing the laws and regulations of each Party and the Protocol on the Amendment to the Convention (Article 83 *bis*). The aeronautical authorities of the Parties shall evaluate the need to conclude a specific agreement establishing the conditions of transfer of responsibility for safety, as provided by the International Civil Aviation Organization.

7. On any sector or sectors of the routes of the Annex of the Agreement, any airline shall be entitled to perform international air transportation, including under code sharing arrangements with other airlines, without any limitation as to change at any point or points on the route, in the type, size or number of aircraft operated, provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ARTICLE 16

Statistics

The aeronautical authorities of each Party shall provide or cause its designated airline or airlines to provide the aeronautical authorities of the other Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required.

ARTICLE 17

Approval of Schedules

1. The designated airline of each Party shall submit its envisaged flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Party at least thirty (30) days prior to the operation of the agreed services. The same procedure shall apply to any modification thereof.
2. For supplementary flights which the designated airline of one Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Party. Such requests shall usually be submitted at least five (5) working days prior to the operation of such flights.

ARTICLE 18

Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations on the interpretation, application, implementation, or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement.
2. Such consultations, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Parties.

ARTICLE 19

Settlement of Disputes

1. Any difference or dispute between the Parties concerning the interpretation and/or implementation and/or application of any of the provisions of this Agreement shall be settled amicably through mutual consultation and/or negotiations.
2. If the Parties fail to reach a settlement by mutual consultation and/or negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the

President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal. The arbitral tribunal shall reach its decision by majority of votes. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

3. The Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph 2 of this Article.

4. If and for so long as either Party fails to comply with a decision given under paragraph 2 of this Article, the other Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Party in defaults.

5. Each Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Parties.

ARTICLE 20

Amendments

Any amendment to this Agreement agreed upon by the Parties shall come into effect on a date to be determined by an exchange of diplomatic notes, indicating that all necessary internal procedures have been completed by both Parties.

ARTICLE 21

Multilateral Agreements

If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of that multilateral agreement.

ARTICLE 22

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight, local time of the notified Party immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by

agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

ARTICLE 23

Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered upon its signature with ICAO by the Party in which territory this Agreement was signed, or as agreed by the Parties.

ARTICLE 24

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date of the receipt of the second diplomatic note indicating that all necessary internal procedures for its entry into force have been completed by both Parties.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Brasilia on 2 July 2018, in duplicate in the Vietnamese, Portuguese and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation of the Vietnamese and Portuguese texts, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM	FOR THE GOVERNMENT OF THE FEDERATIVE REPUBLIC OF BRAZIL
Le Dinh Tho **Deputy Minister of Transport**	**Aloysio Nunes Ferreira** **Minister of Foreign Affairs**

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Routes to be operated by the designated airline(s) of Viet Nam:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in Viet Nam	Any points	Any points in Brazil	Any points

Routes to be operated by the designated airline(s) of Brazil:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Any points in Brazil	Any points	Any points in Viet Nam	Any points

NOTES:

1. The designated airlines of both Parties may, on any or all flights and at their option:
   a) operate flights in either or both directions;
   b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
   c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order, without cabotage rights;
   d) omit stops at any point or points; and
   e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes

   without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the transportation is part of a service that serves a point in the territory of the Party designating the airline.

2. The exercise of fifth freedom traffic by the designated airline(s) of both Parties on the above routes shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Parties.

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA SOCIALISTA DO VIETNÃ E O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

O Governo da República Socialista do Vietnã ("Vietnã")

e

o Governo da República Federativa do Brasil ("Brasil"),
doravante referidos como "Partes";

Sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944;

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo com o propósito de estabelecer e explorar serviços aéreos entre seus respectivos territórios e além;

Acordaram o seguinte:

Artigo 1
Definições

Para os propósitos do presente Acordo, salvo disposição em contrário, o termo:

a) "autoridade aeronáutica" significa, no caso no caso da República Socialista do Vietnã, a Autoridade de Aviação Civil do Vietnã, Ministério dos Transportes e, do Brasil, a autoridade de aviação civil representada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC); ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade ou pessoa autorizada a executar as funções exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) "Acordo" significa este Acordo, qualquer anexo a ele, e quaisquer emendas decorrentes;

c) "capacidade" significa a quantidade de serviços estabelecidos pelo Acordo, medida normalmente pelo número de voos (frequências) ou de assentos, ou toneladas de carga oferecidas em um mercado (par de cidades ou país a país) ou em uma rota durante um determinado período, tal como diariamente, semanalmente, por temporada ou anualmente;

d) "Convenção" significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta para assinatura em Chicago no dia 7 de dezembro de 1944, e inclui os Anexos adotados de acordo com o Artigo 90 daquela Convenção e qualquer emenda aos Anexos ou à Convenção, de acordo com os Artigos 90 e 94, na medida em que esses Anexos e emendas tenham entrado em vigor para ambas as Partes;

e) "empresa aérea designada" significa uma empresa aérea que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo;

f) "preço" significa qualquer preço, tarifa ou encargo para o transporte de passageiros, bagagem e/ou carga, excluindo mala postal, no transporte aéreo, incluindo qualquer outro modal de transporte em conexão com aquele, cobrados pelas empresas aéreas, incluindo seus agentes, e as condições segundo as quais se aplicam estes preços, tarifas e encargos;

g) "território", em relação a um Estado, significa as áreas terrestres (continentais e insulares), as águas interiores e as águas territoriais adjacentes e o espaço aéreo acima delas sob a soberania desse Estado.

h) "tarifa aeronáutica" significa o valor cobrado das empresas aéreas pelas autoridades competentes, ou por estas autorizado a ser cobrado, pelo uso dos aeroportos ou de suas instalações e serviços, ou de instalações de navegação aérea, ou de instalações de segurança da aviação, incluindo as instalações e os serviços relacionados, por aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga; e

i) "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional", "empresa aérea" e "escala para fins não comerciais", têm os significados a eles atribuídos no Artigo 96 da Convenção.

Artigo 2
Concessão de direitos

1. Cada Parte concede à outra Parte os direitos especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo.
2. Respeitadas as provisões deste Acordo, as empresas aéreas designadas por cada uma das Partes gozarão dos seguintes direitos:

a) sobrevoar o território da outra Parte sem pousar;

b) fazer escalas no território da outra Parte para fins não comerciais;

c) fazer escalas nos pontos das rotas especificadas no Quadro de Rotas acordado conjuntamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes, para embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, bagagem, carga ou mala postal separadamente ou em combinação; e

d) outros direitos especificados no presente Acordo.

3. As empresas aéreas de cada Parte, que não tenham sido designadas com base no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo também gozarão dos direitos especificados no parágrafo 2, alíneas "a" e "b", deste Artigo.

4. Nada previsto neste Acordo será considerado como concessão a uma empresa aérea designada de uma Parte do direito de embarcar, no território da outra Parte, passageiros, bagagem, carga e mala postal, mediante remuneração e com destino a outro ponto no território desta outra Parte.

Artigo 3
Designação e autorização

1. Cada Parte terá o direito de designar por escrito à outra Parte, uma ou mais empresas aéreas para operar os serviços acordados e de revogar ou alterar tal designação. Tais notificações serão feitas pela via diplomática.

2. Ao receber tal designação e o pedido de autorização de operação da empresa aérea designada, na forma e no modo prescritos, cada Parte concederá a autorização de operação apropriada com a mínima demora de trâmites, desde que:

a) a empresa aérea designada seja estabelecida no território da Parte que a designa;

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada seja exercido e mantido pela Parte que a designa;

c) a Parte que designa a empresa aérea cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação);

d) a empresa aérea designada esteja qualificada para satisfazer outras condições prescritas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

3. Ao receber a autorização de operação prevista no parágrafo 2 deste Artigo, uma empresa aérea designada pode, a qualquer tempo, começar a operar os serviços

acordados para os quais tenha sido designada, desde que ela cumpra as disposições aplicáveis deste Acordo.

Artigo 4
Negação, revogação e limitação de autorização

1. As autoridades aeronáuticas de cada Parte terão o direito de negar as autorizações mencionadas no Artigo 3 (Designação e Autorização) deste Acordo à empresa aérea designada pela outra Parte e de revogar, suspender ou impor condições a tais autorizações, temporária ou permanentemente nos casos em que:

a) não existir prova de que a empresa aérea designada esteja estabelecida no território da Parte que a designou; ou

b) o efetivo controle regulatório da empresa aérea designada não seja exercido e mantido pela Parte que a designa; ou

c) a Parte que designa a empresa aérea não cumpra as disposições estabelecidas no Artigo 7 (Segurança Operacional) e no Artigo 8 (Segurança da Aviação); ou

d) a empresa aérea designada não esteja qualificada para atender a outras condições determinadas segundo as leis e regulamentos normalmente aplicados à operação de serviços de transporte aéreo internacional pela Parte que recebe a designação.

2. A menos que a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições previstas no parágrafo 1 do presente Artigo seja essencial para impedir novas infrações a leis e regulamentos ou às disposições deste Acordo, esse direito somente será exercido após a realização de consultas com a outra Parte. Tais consultas deverão ocorrer antes de expirar o prazo de 30 (trinta) dias a partir da data da solicitação de uma das Partes, salvo entendimento diverso entre ambas as Partes.

Artigo 5
Aplicação de leis

1. As leis e regulamentos de uma Parte que regem a entrada e saída de seu território de aeronaves engajadas em serviços aéreos internacionais, ou a operação e navegação de tais aeronaves enquanto em seu território, serão aplicados às aeronaves das empresas aéreas da outra Parte.

2. As leis e regulamentos de uma Parte, relativos à entrada, permanência e saída de seu território, de passageiros, tripulantes e carga, incluindo mala postal, tais como os relativos à imigração, alfândega, moeda, saúde e quarentena serão aplicados aos

passageiros, tripulantes, carga e mala postal transportados por aeronaves das empresas aéreas da outra Parte enquanto permanecerem no referido território.

3. Nenhuma Parte dará preferência às suas próprias empresas aéreas ou a qualquer outra empresa aérea em relação às empresas aéreas da outra Parte engajadas em transporte aéreo internacional similar, na aplicação de seus regulamentos de imigração, alfândega, quarentena e regulamentos similares.

4. Passageiros, bagagem, carga e mala postal em trânsito direto serão sujeitos apenas a um controle simplificado. Bagagem e carga em trânsito direto estarão isentas de taxas alfandegárias e de outros impostos similares.

Artigo 6
Reconhecimento de certificados e licenças

1. Certificados de aeronavegabilidade, certificados de habilitação e licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte para fins de operação dos serviços acordados, desde que os requisitos sob os quais tais certificados e licenças foram emitidos ou convalidados sejam iguais ou superiores aos requisitos mínimos estabelecidos segundo a Convenção.

2. Se as prerrogativas ou as condições das licenças ou certificados mencionados no parágrafo 1 anterior, emitidos pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte para qualquer pessoa ou empresa aérea designada, ou relativos a uma aeronave utilizada na operação dos serviços acordados, permitirem uma diferença dos requisitos mínimos estabelecidos pela Convenção, e que tal diferença tenha sido notificada à Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), a outra Parte pode pedir que se realizem consultas entre as autoridades aeronáuticas a fim de esclarecer a prática em questão.

3. Cada Parte, todavia, reserva-se o direito de recusar-se a reconhecer, para o objetivo de sobrevoo ou pouso em seu próprio território, certificados de habilitação e licenças concedidas aos seus próprios nacionais pela outra Parte.

Artigo 7
Segurança operacional

1. Cada Parte poderá solicitar, a qualquer momento, a realização de consultas sobre as normas de segurança operacional aplicadas pela outra Parte nos aspectos relacionados com as instalações aeronáuticas, tripulações de voo, aeronaves e operações de aeronaves. Tais consultas serão realizadas dentro de 30 (trinta) dias após a apresentação da referida solicitação.

2. Se, depois de realizadas tais consultas, uma Parte chegar à conclusão de que a outra não mantém e administra de maneira efetiva os requisitos de segurança, nos

aspectos mencionados no parágrafo 1 deste Artigo, que satisfaçam as normas estabelecidas à época em conformidade com a Convenção, a outra Parte será informada de tais conclusões e das medidas que se considerarem necessárias para cumprir as normas da OACI. A outra Parte deverá, então, tomar as medidas corretivas para o caso, dentro de um prazo acordado.

3. De acordo com o Artigo 16 da Convenção, fica também acordado que qualquer aeronave operada por ou em nome de uma empresa aérea de uma Parte, que preste serviço para ou do território da outra Parte poderá, quando se encontrar no território desta última, ser objeto de uma inspeção pelos representantes autorizados da outra Parte, desde que isto não cause demora desnecessária à operação da aeronave. Não obstante as obrigações mencionadas no Artigo 33 da Convenção, o objetivo desta inspeção é verificar a validade da documentação pertinente da aeronave, as licenças de sua tripulação e se o equipamento e a condição da aeronave estão em conformidade com as normas estabelecidas à época, de acordo com a Convenção.

4. Quando uma ação urgente for essencial para assegurar a segurança da operação de uma empresa aérea, cada Parte reserva-se o direito de suspender ou modificar imediatamente a autorização de operação de uma ou mais empresas aéreas da outra Parte.

5. Qualquer medida tomada por uma Parte de acordo com o parágrafo 4 acima será suspensa assim que deixem de existir os motivos que levaram à adoção de tal medida.

6. Com referência ao parágrafo 2 deste Artigo, se for constatado que uma Parte continua a não cumprir as normas da OACI, depois de transcorrido o prazo acordado, o Secretário Geral da OACI será disto notificado. Este também será notificado da subsequente solução satisfatória de tal situação.

Artigo 8
Segurança da aviação

1. Em conformidade com seus direitos e obrigações segundo o Direito Internacional, as Partes reafirmam que sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a validade geral de seus direitos e obrigações resultantes do Direito Internacional, as Partes atuarão, em particular, segundo as disposições da Convenção sobre Infrações e Certos Outros Atos Praticados a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de setembro de 1963, da Convenção para a Repressão ao Apoderamento Ilícito de Aeronaves, assinada em Haia em 16 de dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de setembro de 1971, e seu Protocolo Suplementar para Repressão de Atos Ilícitos de Violência em Aeroportos Utilizados pela Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de fevereiro de 1988, bem como de qualquer outra convenção ou protocolo sobre segurança da aviação civil aos quais ambas as Partes venham a aderir.

2. As Partes fornecerão, mediante solicitação, toda a assistência mútua necessária para a prevenção contra atos de apoderamento ilícito de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e instalações de navegação aérea, e qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3. As Partes agirão, em suas relações mútuas, segundo as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela OACI e designadas como Anexos à Convenção; exigirão que operadores de aeronaves por elas registradas, ou operadores de aeronaves estabelecidos em seu território e os operadores de aeroportos situados em seu território ajam em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação. Cada Parte notificará a outra Parte de qualquer diferença entre seus regulamentos e práticas nacionais e as normas de segurança da aviação dos Anexos. Qualquer das Partes poderá solicitar, a qualquer momento, a imediata realização de consultas com a outra Parte sobre tais diferenças.

4. Cada Parte concorda que de tais operadores de aeronaves pode ser exigido que observem as disposições sobre a segurança da aviação mencionadas no parágrafo 3 deste Artigo e exigidas pela outra Parte para a entrada, saída, ou permanência no território da outra Parte. Cada Parte assegurará que medidas adequadas sejam efetivamente aplicadas em seu território para proteger as aeronaves e para inspecionar passageiros, tripulações, bagagens de mão, bagagens, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada Parte também considerará com simpatia qualquer solicitação do outro país com vistas a adotar medidas especiais e razoáveis de segurança para combater uma ameaça específica.

5. Na ocorrência de um incidente ou ameaça de incidente de apoderamento ilícito de aeronave civil ou de outros atos ilícitos contra a segurança de tal aeronave, de seus passageiros e tripulações, de aeroportos ou de instalações de navegação aérea, as Partes assistir-se-ão mutuamente, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas, destinadas a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça.

6. Cada Parte terá o direito, dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes à notificação de sua intenção nesse sentido, de que suas autoridades aeronáuticas efetuem uma avaliação no território da outra Parte das medidas de segurança sendo ou a serem aplicadas pelos operadores de aeronaves com respeito aos voos procedentes do território da primeira Parte ou que para este sigam. Os entendimentos administrativos para a realização de tais avaliações serão estabelecidos entre as autoridades aeronáuticas e implementados sem demora a fim de se assegurar que as avaliações se realizem de maneira expedita.

7. Quando uma Parte tiver motivos razoáveis para acreditar que a outra Parte não cumpre as disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá solicitar a realização de consultas. Tais consultas começarão dentro dos 15 (quinze) dias seguintes ao recebimento de tal solicitação de qualquer das Partes. No caso de não se chegar a um entendimento satisfatório dentro dos 15 (quinze) dias a partir do começo das consultas, isto constituirá

motivo para negar, revogar, suspender ou impor condições sobre as autorizações da empresa aérea ou empresas aéreas designadas pela outra Parte. Quando justificada por uma emergência ou para impedir que continue o descumprimento das disposições deste Artigo, a primeira Parte poderá adotar medidas provisórias a qualquer momento.

Artigo 9
Tarifas aeronáuticas

1. Nenhuma Parte cobrará ou permitirá que sejam cobradas das empresas aéreas designadas da outra Parte tarifas aeronáuticas superiores às cobradas de suas próprias empresas aéreas que operem serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Cada Parte encorajará a realização de consultas sobre tarifas aeronáuticas entre suas autoridades competentes e as empresas aéreas que utilizem as instalações e os serviços proporcionados, quando for factível, por meio das organizações representativas de tais empresas aéreas. Propostas de modificação das tarifas aeronáuticas deverão ser comunicadas a tais usuários com razoável antecedência, a fim de permitir-lhes expressar suas opiniões antes que as alterações sejam feitas. Adicionalmente, cada Parte encorajará suas autoridades competentes e tais usuários a trocarem informações apropriadas relativas às tarifas aeronáuticas.

Artigo 10
Direitos alfandegários

1. Cada Parte, com base na reciprocidade, isentará uma empresa aérea designada da outra Parte, no maior grau possível em conformidade com sua legislação nacional, de restrições sobre importações, direitos alfandegários, impostos indiretos, taxas de inspeção e outras taxas e gravames nacionais que não se baseiem no custo dos serviços proporcionados na chegada, sobre aeronaves, combustíveis, lubrificantes, suprimentos técnicos de consumo, peças sobressalentes incluindo motores, equipamento de uso normal dessas aeronaves, provisões de bordo e outros itens, tais como bilhetes, conhecimentos aéreos, qualquer material impresso com o símbolo da empresa aérea designada e material publicitário comum distribuído gratuitamente pela empresa aérea designada, destinados ou usados exclusivamente na operação ou manutenção das aeronaves da empresa aérea designada da Parte que esteja operando os serviços acordados.

2. As isenções previstas neste Artigo serão aplicadas aos produtos referidos no parágrafo 1 deste Artigo:

a) introduzidos no território de uma Parte por ou sob a responsabilidade da empresa aérea designada pela outra Parte;

b) mantidos a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte, na chegada ou na saída do território da outra Parte; ou

c) levados a bordo das aeronaves da empresa aérea designada de uma Parte ao território da outra Parte e com o objetivo de serem usados na operação dos serviços acordados,

sejam ou não tais produtos utilizados ou consumidos totalmente dentro do território da Parte que outorga a isenção, sob a condição de que sua propriedade não seja transferida no território de tal Parte.

3. O equipamento de bordo de uso regular, bem como os materiais e suprimentos normalmente mantidos a bordo das aeronaves de uma empresa aérea designada de qualquer das Partes, somente poderão ser descarregados no território da outra Parte com a autorização das autoridades alfandegárias de tal território. Nesse caso, tais itens poderão ser colocados sob a supervisão das mencionadas autoridades até que sejam reexportados ou se lhes dê outro destino, conforme os regulamentos alfandegários.

Artigo 11
Capacidade

1. Cada Parte permitirá que cada empresa aérea designada determine a frequência e a capacidade dos serviços de transporte aéreo internacional a ser ofertada, baseando-se em considerações comerciais próprias do mercado.

2. Nenhuma Parte limitará unilateralmente o volume de tráfego, frequência ou regularidade dos serviços, ou o tipo ou tipos de aeronaves operadas pelas empresas aéreas designadas da outra Parte, exceto por exigências de natureza alfandegária, técnica, operacional ou razões ambientais sob condições uniformes consistentes com o Artigo 15 da Convenção.

Artigo 12
Preços

1. Cada Parte permitirá que os preços para o transporte aéreo sejam estabelecidos pelas empresas aéreas de ambas as Partes com base em considerações comerciais do mercado.

2. Não obstante o disposto no parágrafo 1 acima, a intervenção pelo Vietnam limitar-se-á à:

a) prevenção de preços ou práticas discriminatórias injustificáveis;

b) proteção dos consumidores contra preços injustificadamente altos ou restritivos em decorrência do abuso de uma posição dominante; e

c) proteção das empresas aéreas contra preços que sejam artificialmente baixos em razão de subsídio ou apoio direto ou indireto.

3. Qualquer das Partes poderá requerer a notificação ou o registro junto a suas autoridades aeronáuticas dos preços a serem cobrados para ou a partir de seu território pelas empresas aéreas da outra Parte. Poder-se-á exigir que tal notificação ou registro pelas empresas aéreas seja realizada até a oferta inicial do preço, qualquer que seja a forma (eletrônica ou outra) pela qual se realize essa oferta.

4. Nenhuma das Partes tomará medidas unilaterais para impedir a fixação ou a manutenção de um preço cobrado ou proposto pelas empresas aéreas designadas de qualquer das Partes pela prestação de serviços aéreos internacionais entre os seus territórios. Se uma das Partes julgar que uma tal fixação ou manutenção de um preço não é coerente com a ponderação fixada neste Artigo deverá solicitar a realização de consultas e notificar a outra Parte das razões de sua discordância no prazo de 14 (quatorze) dias a partir do recebimento do registro desse preço. Essas consultas deverão ser realizadas em até 14 (quatorze) dias após o recebimento da solicitação. Se não houver acordo mútuo, o preço deverá entrar em vigor ou continuar em vigor.

Artigo 13
Concorrência

1. As Partes deverão informar-se mutuamente, quando solicitadas, sobre suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência e/ou modificações delas, bem como quaisquer objetivos concretos a elas relacionados, capazes de afetar a operação de serviços de transporte aéreo cobertos por este Acordo e deverão identificar as autoridades responsáveis por sua aplicação.

2. As Partes deverão notificar-se mutuamente sempre que considerarem que pode haver incompatibilidade entre a aplicação de suas leis, políticas e práticas sobre a concorrência, e as matérias relacionadas à aplicação deste Acordo.

3. Não obstante qualquer outra disposição em contrário, nada neste Acordo

(i) imporá ou favorecerá a adoção de acordos entre empresas, de decisões de associações de empresas ou de práticas concertadas que impeçam ou distorçam a concorrência;

(ii) reforcem os efeitos de tais acordos, decisões ou práticas concertadas; ou

(iii) deleguem a operadores econômicos privados a responsabilidade pela adoção de medidas que impeçam, distorçam ou restrinjam a concorrência.

Artigo 14

Conversão de divisas e remessa de lucros

1. Cada Parte permitirá às empresas aéreas da outra Parte converter e remeter para o exterior, a pedido, todas as receitas locais provenientes da venda de serviços de transporte aéreo e de atividades conexas diretamente vinculadas ao transporte aéreo que excedam as somas localmente desembolsadas, permitindo-se sua rápida conversão e remessa, à taxa de câmbio do dia do pedido para a conversão e remessa.

2. A conversão e a remessa de tais receitas serão permitidas em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis, e não estarão sujeitas a quaisquer encargos administrativos ou cambiais, exceto aqueles normalmente cobrados pelos bancos para a execução de tais conversão e remessa.

3. O disposto neste Artigo não isenta as empresas aéreas de ambas as Partes do pagamento dos impostos, taxas e contribuições a que estejam sujeitas.

4. Caso exista um acordo especial entre as Partes para evitar a dupla tributação, ou caso um acordo especial regule a transferência de fundos entre as Partes, tais acordos prevalecerão.

Artigo 15

Atividades comerciais e flexibilidade operacional

1. Cada Parte concederá às empresas aéreas da outra Parte o direito de vender e comercializar em seu território, serviços aéreos internacionais, diretamente ou por meio de agentes ou outros intermediários à escolha da empresa aérea, incluindo o direito de estabelecer seus próprios escritórios, tanto como empresa operadora como não operadora.

2. Cada empresa aérea terá o direito de vender serviços de transporte na moeda desse território ou, sujeito às leis e regulamentos nacionais, em moedas livremente conversíveis de outros países, e qualquer pessoa poderá adquirir tais serviços de transporte em moedas aceitas por essa empresa aérea.

3. As empresas aéreas designadas de uma Parte poderão, com base em reciprocidade, trazer e manter no território da outra Parte seus representantes e pessoal comercial, operacional e técnico necessário à operação dos serviços acordados.

4. Essas necessidades de pessoal podem, a critério das empresas aéreas designadas de uma Parte, ser satisfeitas com pessoal próprio ou usando os serviços de

qualquer outra organização, companhia ou empresa aérea que opere no território da outra Parte, autorizadas a prestar esses serviços para outras empresas aéreas.

5. Os representantes e pessoal estarão sujeitos às leis e regulamentos em vigor da outra Parte e de acordo com tais leis e regulamentos:

a) cada Parte concederá, com base na reciprocidade e com o mínimo de demora, as autorizações de emprego, os vistos de visitantes ou outros documentos similares necessários para os representantes e pessoal mencionados no parágrafo 3 deste Artigo; e

b) ambas as Partes facilitarão e acelerarão as autorizações de emprego necessárias ao pessoal que desempenhe certos serviços temporários que não excedam 90 (noventa) dias.

6. Cada empresa aérea poderá, nas operações de serviços autorizados por este Acordo, utilizar aeronaves próprias ou aeronaves arrendadas ("dry lease"), subarrendadas, arrendadas por hora ("interchange" ou "lease for hours"), ou arrendadas com tripulação, seguro e manutenção ("wet lease"), por meio de um contrato entre as empresas aéreas de cada Parte ou de terceiros países, observando-se as leis e regulamentos de cada Parte e o Protocolo sobre a Alteração à Convenção (artigo 83 bis). As autoridades aeronáuticas das Partes deverão avaliar a necessidade de se celebrar um acordo específico estabelecendo as condições de transferência de responsabilidade para a segurança operacional, conforme prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional.

7. Em qualquer trecho ou trechos das rotas do Anexo ao Acordo, qualquer empresa aérea terá o direito de operar transporte aéreo internacional, inclusive em regime de código compartilhado com outras empresas aéreas, sem qualquer limitação quanto à mudança em qualquer ponto ou pontos na rota do tipo, tamanho ou quantidade de aeronaves operadas, desde que o transporte além desse ponto seja continuação do transporte a partir do território da Parte que designou a empresa aérea, e que o transporte ingressando no território da Parte que designou a empresa aérea seja continuação do transporte originado além de tal ponto.

Artigo 16
Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada Parte fornecerão ou farão com que suas empresas aéreas designadas forneçam às autoridades aeronáuticas da outra Parte, a pedido, as estatísticas periódicas ou eventuais, que possam ser razoavelmente requeridas.

Artigo 17
Aprovação de horários

1. As empresas aéreas designadas de cada Parte submeterão sua previsão de horários de voos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte, pelo menos 30 (trinta) dias antes do início da operação dos serviços acordados. O mesmo procedimento será aplicado para qualquer modificação dos horários.

2. Para os voos de reforço que a empresa aérea designada de uma Parte deseje operar nos serviços acordados, fora do quadro de horários aprovado, essa empresa aérea solicitará autorização prévia das autoridades aeronáuticas da outra Parte. Tais solicitações serão submetidas, de forma geral, pelo menos 5 (cinco) dias úteis antes da operação de tais voos.

Artigo 18
Consultas

1. Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, solicitar a realização de consultas sobre a interpretação, aplicação, implementação ou emenda deste Acordo ou seu satisfatório cumprimento.

2. Tais consultas, que podem ser feitas mediante reuniões ou por correspondência, serão iniciadas dentro de um período de 60 (sessenta) dias a partir da data do recebimento da solicitação por escrito pela outra Parte, a menos que de outra forma acordado entre as Partes.

Artigo 19
Solução de controvérsias

1. Qualquer divergência ou controvérsia entre as Partes acerca da interpretação e/ou implementação e/ou aplicação de quaisquer das provisões deste Acordo serão resolvidas amigavelmente mediante consultas mútuas e/ou negociações.

2. Se as Partes não conseguirem chegar a uma solução por consultas mútuas e/ou negociações, poderão acordar em submeter a controvérsia para decisão por uma terceira pessoa ou organismo; se assim não acordarem, a controvérsia será, a requerimento de qualquer das Partes, submetida a decisão por um tribunal de 3 (três) árbitros, a serem nomeados um por cada Parte e o terceiro, a ser designado pelos 2 (dois) árbitros assim nomeados. Cada uma das Partes nomeará um árbitro no prazo de 60 (sessenta) dias da data do recebimento, pela via diplomática, da notificação enviada pela outra parte, solicitando a arbitragem da controvérsia pelo referido tribunal, e o terceiro árbitro será designado num prazo suplementar de 60 (sessenta) dias. Se qualquer das Partes deixar de nomear um árbitro no prazo especificado, o Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional poderá, a requerimento de qualquer das Partes, designar 1 (um) ou mais árbitros conforme a necessidade do caso. Em qualquer caso, o terceiro árbitro será um nacional de um terceiro Estado e atuará como Presidente do

tribunal arbitral. O tribunal arbitral decidirá por maioria de votos. Quanto a todos os demais aspectos, o tribunal arbitral estabelecerá o seu próprio procedimento.

3. As Partes comprometem-se a cumprir quaisquer decisões proferidas conforme o parágrafo 2 deste Artigo.

4. Se qualquer Parte deixar de cumprir uma decisão proferida conforme o parágrafo 2 deste Artigo, a outra Parte poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido à Parte inadimplente em virtude deste Acordo.

5. Cada Parte deverá arcar com as despesas e a remuneração necessária de seu respectivo árbitro; os honorários do terceiro árbitro e as despesas necessárias deste, assim como aquelas decorrentes da atividade de arbitragem serão igualmente partilhadas entre as Partes.

Artigo 20
Emendas

Qualquer emenda deste Acordo, acordada entre as Partes, entrará em vigor em data a ser determinada por troca de notas diplomáticas, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes.

Artigo 21
Acordos multilaterais

Se um acordo multilateral sobre transporte aéreo aplicável a ambas as Partes entrar em vigor, o presente Acordo deverá ser emendado de modo a conformá-lo às disposições desse acordo multilateral.

Artigo 22
Denúncia

Qualquer das Partes pode, a qualquer tempo, notificar a outra Parte, por escrito, por via diplomática, de sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à OACI. Este Acordo expirará à meia noite, hora local da Parte notificada, imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recebimento da notificação pela outra Parte, a menos que se retire tal notificação mediante acordo, antes de concluído tal prazo. Se a outra Parte não acusar recebimento, será considerado que a notificação foi recebida 14 (quatorze) dias depois de seu recebimento pela OACI.

Artigo 23
Registro na OACI

Este Acordo e qualquer emenda ao mesmo serão registrados, depois de assinados, na OACI pela Parte em cujo território haja sido assinado ou conforme o acertado entre as Partes.

Artigo 24
Entrada em vigor

Este Acordo entrará em vigor na data de recebimento da segunda nota diplomática que indica que todos os procedimentos internos necessários para sua entrada em vigor foram completados pelas Partes.

Em testemunho do que os abaixo assinados, estando devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Brasília, em 2 de julho de 2018, em duplicata em vietnamita, em português e em inglês, sendo todos os textos autênticos. Em caso de qualquer divergência de interpretação entre os textos em vietnamita e em português, o texto em inglês prevalecerá.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA SOCIALISTA DO VIETNÃ	PELO GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Le Dinh Tho	**Aloysio Nunes Ferreira**
Vice-Ministro dos Transportes	Ministro de Estado das Relações Exteriores

Anexo
Quadro de rotas

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Brasil:

Pontos de Origem	**Pontos Intermediários**	**Pontos de Destino**	**Pontos Além**
Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Vietnam	Quaisquer pontos

Rotas a serem operadas pelas empresas aéreas designadas do Vietnam:

Pontos de Origem	**Pontos Intermediários**	**Pontos de Destino**	**Pontos Além**
Quaisquer pontos no Vietnam	Quaisquer pontos	Quaisquer pontos no Brasil	Quaisquer pontos

NOTAS:

1. As empresas aéreas designadas de ambas as Partes poderão, em qualquer ou em todos os voos e à sua opção:

a) efetuar voos em uma ou ambas as direções;

b) combinar diferentes números de voo na operação de uma aeronave;

c) servir, nas rotas, pontos intermediários e além e pontos nos territórios das Partes, em qualquer combinação e em qualquer ordem, sem direitos de cabotagem;

d) omitir escalas em qualquer ponto ou pontos; e

e) transferir tráfego de quaisquer de suas aeronaves para quaisquer de suas outras aeronaves em qualquer ponto das rotas;

sem limitação de direção ou geográfica, e sem perda de qualquer direito de transportar tráfego de outra forma permitido sob este Acordo, desde que o transporte seja parte de um serviço que sirva um ponto no território da Parte que designa a empresa aérea.

2. O exercício dos direitos de quinta liberdade de tráfego pelas empresas aéreas designadas de ambas as Partes nas rotas acima especificadas deverá ser acordado entre as autoridades aeronáuticas das Partes.