

Parte requirente y acompañados de una traducción al idioma de la Parte requerida.

2 — Las Partes Contratantes podrán, sin embargo, acordar la utilización de su respectivo idioma para el envío de los documentos referidos en el numeral anterior.

Artículo 25

Solución de controversias

Cualquier duda o dificultad resultante de la aplicación o interpretación del presente Tratado será resuelta por consulta entre las Partes Contratantes.

Artículo 26

Entrada en vigor y denuncia

1 — El presente Tratado está sujeto a ratificación.

2 — El Tratado entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a aquel en que tenga lugar el canje de los instrumentos de ratificación y continuará en vigor en tanto no sea denunciado por una de las Partes. Sus efectos cesarán seis meses después del día de recepción de la denuncia.

3 — El presente Tratado se aplicará a las solicitudes formuladas después de su entrada en vigor, independientemente de la fecha en que hayan ocurrido los hechos.

Firmado en Lisboa, el veinte de octubre de mil novecientos noventa y ocho, en dos ejemplares originales en los idiomas español y portugués, ambos textos auténticos.

Por la República Portuguesa:

Jaime Gama, Ministro de Negocios Extranjeros.

Por los Estados Unidos Mexicanos:

Rosario Green, Secretaria de Relaciones Exteriores.

Resolução da Assembleia da República n.º 64/99

Aprova, para ratificação, o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República Socialista do Vietname, assinado em Lisboa em 3 de Fevereiro de 1998.

A Assembleia da República resolve, nos termos da alínea i) do artigo 161.º e do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, aprovar, para ratificação, o Acordo sobre Serviços Aéreos entre a República Portuguesa e a República Socialista do Vietname, assinado em Lisboa em 3 de Fevereiro de 1998, cujas versões autênticas nas línguas portuguesa, vietnamita e inglesa seguem em anexo.

Aprovada em 16 de Abril de 1999.

O Presidente da Assembleia da República, *António de Almeida Santos*.

ACORDO SOBRE SERVIÇOS AÉREOS ENTRE A REPÚBLICA PORTUGUESA E A REPÚBLICA SOCIALISTA DO VIETNAME

A República Portuguesa e a República Socialista do Vietname, daqui em diante designadas «Partes Contratantes», sendo Partes da Convenção sobre Aviação Civil

Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944, desejando desenvolver a cooperação na área do transporte aéreo e desejando estabelecer as bases necessárias para a operação de serviços aéreos regulares, acordaram o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

1 — Para efeitos do presente Acordo, salvo se o texto o indicar de outro modo:

- a) A expressão «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da República Portuguesa, a Direcção-Geral da Aviação Civil e, no caso da República Socialista do Vietname, a Administração da Aviação Civil do Vietname ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou organismo autorizado a desempenhar as funções normalmente exercidas pelas referidas autoridades;
- b) A expressão «Convenção» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, e inclui qualquer anexo adoptado ao abrigo do artigo 90.º da referida Convenção e qualquer emenda aos anexos ou à Convenção, ao abrigo dos seus artigos 90.º e 94.º, na medida em que esses anexos e emendas tenham sido adoptados por ambas as Partes Contratantes;
- c) A expressão «empresa designada» significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada em conformidade com o artigo 3.º do presente Acordo;
- d) A expressão «território», quando referida a um Estado, significa as regiões terrestres (continente e ilhas), as águas territoriais a elas adjacentes e o espaço aéreo sob a soberania desse Estado;
- e) As expressões «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «escala para fins não comerciais» têm os significados que lhes são atribuídos no artigo 96.º da Convenção;
- f) A expressão «tarifa» significa os preços cobrados por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de passageiros, bagagem e carga e as condições em que se aplicam, assim como os preços e condições referentes aos serviços de agência e outros serviços auxiliares, com exclusão, todavia, das remunerações ou condições relativas ao transporte de correio; e
- g) A expressão «anexo» significa o quadro de rotas apenso ao presente Acordo e quaisquer cláusulas ou notas constantes desse anexo.

2 — O anexo ao presente Acordo é considerado uma parte inseparável do mesmo.

Artigo 2.º

Direitos de exploração

1 — Cada Parte Contratante concede à empresa designada da outra Parte Contratante os seguintes direitos relativamente aos seus serviços aéreos internacionais regulares:

- a) O direito de sobrevoar, sem aterrar, o seu território;

- b) O direito de fazer escalas, para fins não comerciais, no seu território.

2 — Cada Parte Contratante concede à empresa designada da outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo, com o fim de estabelecer serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas na respectiva secção do quadro de rotas anexo ao presente Acordo. Tais serviços e rotas serão daqui em diante designados «os serviços acordados» e «as rotas especificadas», respectivamente.

Na exploração dos serviços acordados numa rota especificada, a empresa designada por cada Parte Contratante terá o direito de, adicionalmente aos direitos especificados no parágrafo 1 deste artigo e sob reserva das disposições do presente Acordo, aterrar no território da outra Parte Contratante nos pontos especificados para aquela rota no quadro de rotas do presente Acordo com o fim de desembarcar e embarcar passageiros, bagagem e carga incluindo correio.

3 — Nenhuma disposição do parágrafo 2 deste artigo poderá ser entendida como conferindo à empresa designada de uma Parte Contratante o direito de embarcar, no território da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga ou correio transportados contra remuneração ou em regime de contrato de fretamento e destinados a outro ponto no território da outra Parte Contratante.

4 — As empresas da cada Parte Contratante, além das designadas no artigo 3.º do presente Acordo, terão também os direitos especificados no parágrafo 1, alíneas a) e b), deste artigo.

5 — Se por motivo de conflito armado, perturbações ou acontecimentos de ordem política, ou circunstâncias especiais e extraordinárias, a empresa designada de uma Parte Contratante estiver impossibilitada de operar um serviço nas suas rotas normais, a outra Parte Contratante deverá desenvolver os seus melhores esforços para facilitar a continuidade desse serviço através de adequados reajustamentos daquelas rotas, incluindo a concessão de direitos durante o período de tempo que se estime necessário, por forma a propiciar a viabilidade das operações. As disposições deste parágrafo serão aplicadas sem discriminação entre as empresas designadas das Partes Contratantes.

Artigo 3.º

Designação das empresas

1 — Cada Parte Contratante terá o direito de designar uma empresa de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas. A notificação de tal designação deverá ser feita, por escrito, pelas autoridades aeronáuticas da Parte Contratante que tiver designado a empresa às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

2 — Uma vez recebida esta notificação, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante deverão, sob reserva das disposições dos parágrafos 3 e 4 deste artigo, conceder, sem demora, a competente autorização de exploração à empresa designada.

3 — As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que a empresa designada pela outra Parte Contratante demonstre estar em condições de satisfazer os requisitos estabelecidos nas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados por essas autoridades à exploração de serviços aéreos internacio-

nais, em conformidade com as disposições da Convenção.

4 — Cada Parte Contratante terá o direito de recusar conceder a autorização de exploração referida no parágrafo 2 deste artigo, ou de a sujeitar às condições que julgar necessárias para o exercício, pela empresa designada, dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo, sempre que a referida Parte Contratante tenha razões para crer que uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa empresa não pertencem à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus.

5 — A empresa de transporte aéreo assim designada e autorizada poderá iniciar, a qualquer momento, a exploração dos serviços acordados, desde que tenham sido aprovados os programas de exploração relativos a esses serviços e as respectivas tarifas estejam em vigor, de acordo com o disposto, respectivamente, nos artigos 14.º e 16.º do presente Acordo.

6 — Cada Parte Contratante terá o direito de retirar, através de notificação escrita, à outra Parte Contratante, a designação da sua empresa e de a substituir pela designação de outra empresa.

Artigo 4.º

Revogação, suspensão e limitação de direitos

1 — As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante terão o direito de revogar uma autorização de exploração ou de suspender o exercício, por uma empresa designada pela outra Parte Contratante, dos direitos especificados no artigo 2.º do presente Acordo, ou de sujeitar o exercício desses direitos às condições que julgar necessárias:

- a) Sempre que não tenha sido demonstrado que uma parte substancial da propriedade e o controlo efectivo dessa empresa pertencem à Parte Contratante que a designou ou a nacionais seus; ou
- b) No caso de a empresa deixar de cumprir as leis ou regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos; ou
- c) No caso de a empresa deixar de observar, na exploração dos serviços acordados, as condições estabelecidas no presente Acordo.

2 — Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no parágrafo 1 deste artigo forem necessárias para evitar novas infracções às leis ou regulamentos, tal direito apenas será exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Tais consultas deverão efectuar-se no prazo de 30 dias a contar da data da proposta para a sua realização, salvo se acordado de outro modo.

Artigo 5.º

Leis e regulamentos de entrada e saída

1 — As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de aeronaves utilizadas na navegação aérea internacional, ou relativos à exploração e navegação de tais aeronaves no seu território, aplicar-se-ão às aeronaves de ambas as Partes Contratantes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

2 — As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, permanência ou saída do seu território de passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio transportados a bordo de uma aeronave, tais como as formalidades de entrada, saída, imigração, passaportes, alfândegas e controlo sanitário, serão cumpridos por ou em nome desses passageiros, tripulações, bagagem, carga e correio à entrada, à saída ou enquanto permanecerem no território dessa Parte.

3 — Nenhuma Parte Contratante poderá conceder qualquer preferência à sua própria empresa relativamente à empresa designada da outra Parte Contratante na aplicação das leis e regulamentos referidos neste artigo.

Artigo 6.º

Direitos aduaneiros e outros encargos

1 — As aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada de qualquer das Partes Contratantes, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, reservas de combustíveis e lubrificantes, outros consumíveis técnicos e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo de tais aeronaves serão isentos de direitos aduaneiros, emolumentos de inspecção e outros direitos ou impostos, à chegada ao território da outra Parte Contratante, desde que esse equipamento, reservas e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até ao momento de serem reexportados ou utilizados na parte da viagem efectuada nesse território.

2 — Serão igualmente isentos dos mesmos direitos, emolumentos e impostos, com excepção das taxas correspondentes ao serviço prestado:

- a) As provisões de bordo embarcadas no território de qualquer das Partes Contratantes, dentro dos limites fixados pelas autoridades de uma Parte Contratante e para utilização a bordo de aeronaves em serviço internacional da empresa designada da outra Parte Contratante;
- b) As peças sobressalentes e o equipamento normal de bordo introduzidos no território de qualquer das Partes Contratantes para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada da outra Parte Contratante;
- c) Os combustíveis, os lubrificantes e os outros consumíveis técnicos destinados ao abastecimento, à partida, das aeronaves utilizadas em serviços internacionais pela empresa designada da outra Parte Contratante, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser consumidos na parte da viagem efectuada sobre o território da Parte Contratante em que são embarcados.

3 — Pode ser exigido que os produtos referidos nas alíneas a), b) e c) acima sejam mantidos sob vigilância ou controlo aduaneiro.

4 — O equipamento normal de bordo bem como os produtos e provisões existentes a bordo das aeronaves da empresa designada de qualquer das Partes Contratantes só poderão ser descarregados no território da outra Parte Contratante com o consentimento das autoridades alfandegárias desse território. Nesse caso, poderão ser colocados sob vigilância das referidas autoridades

até ao momento de serem reexportados ou de lhes ser dado outro destino, de harmonia com os regulamentos aduaneiros.

5 — As isenções previstas neste artigo serão também aplicáveis nos casos em que a empresa designada de qualquer Parte Contratante tenha entrado em acordos com outra empresa ou empresas para o empréstimo ou transferência, no território da outra Parte Contratante, dos produtos especificados nos parágrafos 1 e 2 deste artigo, desde que essa outra empresa ou empresas beneficiem igualmente das mesmas isenções junto da outra Parte Contratante.

Artigo 7.º

Taxas de utilização

As taxas pela utilização dos aeroportos, instalações e serviços de navegação aérea impostas por uma Parte Contratante à empresa designada da outra Parte Contratante não deverão ser mais elevadas que as taxas a ser pagas pelas empresas nacionais de transporte aéreo que explorem serviços regulares internacionais semelhantes. Essas taxas deverão ser não só adequadas e razoáveis como também deverão ter como base princípios económicos sãos.

Artigo 8.º

Passageiros e carga em trânsito directo

Os passageiros, bagagem e carga em trânsito directo através do território de qualquer das Partes Contratantes e que não abandonem a área do aeroporto reservada a esse fim serão apenas sujeitos, com excepção do que diz respeito a medidas de segurança contra a violência e pirataria aérea, a um controlo simplificado. A bagagem e a carga em trânsito directo deverão ficar isentas de direitos aduaneiros e de outros impostos similares.

Artigo 9.º

Reconhecimento de certificados e licenças

1 — Os certificados de aeronavegabilidade, certificados de aptidão e licenças emitidos ou validados por uma das Partes Contratantes, e dentro do seu prazo de validade, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para efeitos de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados ou licenças tenham sido emitidos ou validados em conformidade com os padrões estabelecidos na Convenção.

2 — Cada Parte Contratante reserva-se, porém, o direito de não reconhecer, no que respeita a voos sobre o seu próprio território, os certificados de aptidão e as licenças concedidas aos seus nacionais pela outra Parte Contratante.

Artigo 10.º

Segurança

1 — Em conformidade com os direitos e obrigações que lhes são conferidos pela lei internacional, as Partes Contratantes reafirmam que o seu mútuo compromisso de protegerem a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. Sem limitar a generalidade dos seus direitos e obrigações de acordo com a lei internacional, as Partes Contratantes deverão, em particular, actuar em

conformidade com o disposto na Convenção Referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio em 14 de Setembro de 1963, na Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia em 16 de Dezembro de 1970, e na Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal em 23 de Setembro de 1971, e no seu Protocolo Suplementar para a Repressão de Actos Ilícitos de Violência nos Aeroportos Servindo a Aviação Civil Internacional, assinado em Montreal em 24 de Fevereiro de 1988, quando se tornar vinculativo para ambas as Partes Contratantes.

2 — As Partes Contratantes prestar-se-ão mutuamente, sempre que solicitado, toda a assistência necessária com vista a impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos e serviços de navegação aérea, bem como qualquer outra ameaça à segurança da aviação civil.

3 — Nas suas relações mútuas, as Partes Contratantes actuarão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e que se denominam anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, na medida em que sejam aplicáveis às Partes Contratantes; estas exigirão que os operadores de aeronaves matriculadas no seu território ou operadores de aeronaves que nele tenham o seu principal local de negócios ou tenham a sua sede e os operadores de aeroportos situados no seu território actuem em conformidade com as referidas disposições sobre segurança da aviação.

4 — Cada Parte Contratante aceita que tais operadores de aeronaves fiquem obrigados a observar as disposições sobre segurança da aviação referidas no parágrafo 3, exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, saída ou permanência no território dessa outra Parte Contratante. Cada Parte Contratante assegurará a aplicação efectiva, dentro do seu território, de medidas adequadas para proteger as aeronaves e inspecionar passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes ou durante o embarque ou carregamento. Cada Parte Contratante considerará também favoravelmente qualquer pedido da outra Parte Contratante relativo à adopção de adequadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça determinada.

5 — Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou de outros actos ilícitos contra a segurança de tais aeronaves, seus passageiros e tripulações, aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes ajudar-se-ão mutuamente através da facilitação de comunicações e da adopção de outras medidas apropriadas com vista a pôr termo, de forma rápida e segura, a tal incidente ou ameaça de incidente.

Artigo 11.º

Representação e actividades comerciais

1 — A empresa designada de cada Parte Contratante poderá:

- a) Estabelecer no território da outra Parte Contratante representações destinadas à promoção do transporte aéreo e venda de bilhetes, bem como outras facilidades inerentes à exploração do transporte aéreo;

- b) Estabelecer e manter no território da outra Parte Contratante — em conformidade com as leis e regulamentos dessa outra Parte Contratante relativos à entrada, residência e emprego — pessoal executivo, comercial, técnico e operacional e outro pessoal especializado necessário à exploração do transporte aéreo; e
- c) Proceder no território da outra Parte Contratante à venda directa do transporte aéreo e, se as empresas assim o desejarem, através dos seus agentes.

2 — Cada empresa designada poderá proceder à venda desse transporte, na moeda daquele território ou em moedas livremente convertíveis de outros países, em conformidade com os regulamentos de câmbio em vigor, sendo, na mesma medida, qualquer pessoa livre para adquirir esse transporte.

3 — No exercício das actividades comerciais, os mesmos princípios deverão ser aplicados às empresas designadas de ambas as Partes Contratantes. As autoridades competentes de cada Parte Contratante tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que a representação da empresa designada da outra Parte Contratante possa exercer as suas actividades de forma regular.

Artigo 12.º

Conversão e transferência de lucros

Cada Parte Contratante concede à empresa designada da outra Parte Contratante o direito de livre transferência, à taxa de câmbio oficial, dos excedentes das receitas sobre as despesas auferidas por essa empresa e relacionados com o transporte de passageiros, bagagem, carga e correio. Na ausência de disposições adequadas de um acordo sobre pagamentos, a transferência acima mencionada será efectuada em moedas convertíveis, segundo as leis nacionais e os regulamentos aplicáveis em matéria cambial.

Artigo 13.º

Capacidade

1 — As empresas designadas de ambas as Partes Contratantes terão não só justa e igual oportunidade de exploração como também direito a igual capacidade nos serviços acordados, nas rotas especificadas, entre os seus respectivos territórios.

2 — Na exploração dos serviços acordados, a empresa designada de cada Parte Contratante deverá ter em consideração os interesses da empresa designada da outra Parte Contratante, por forma a não afectar indevidamente os serviços prestados por esta última na totalidade ou parte das mesmas rotas.

3 — Os serviços acordados oferecidos pelas empresas designadas das Partes Contratantes deverão manter uma estreita relação com a procura de transporte nas rotas especificadas e ter como objectivo principal a oferta, com uma taxa de ocupação razoável, de capacidade adequada às necessidades reais e razoavelmente previsíveis, incluindo as variações sazonais, do transporte de passageiros, bagagem, carga e correio entre os territórios das Partes Contratantes.

4 — A frequência e a capacidade ficarão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. A referida capacidade deverá ser ajustada aos requisitos do tráfego, de tempos a tempos, e estes ajustamentos deverão, igualmente, ser aprovados

pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

5 — No caso de as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não aprovarem a capacidade que lhes foi submetida, a questão será resolvida em conformidade com o artigo 17.º do presente Acordo.

6 — Se, ao procederem à revisão da capacidade, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não chegarem a acordo sobre a capacidade a oferecer nos serviços acordados, a capacidade que poderá ser oferecida pela empresa designada de qualquer das Partes Contratantes não deverá exceder o total da capacidade, incluindo as variações sazonais, previamente acordada.

Artigo 14.º

Aprovação das condições de exploração

1 — Os programas de exploração dos serviços acordados e, de uma forma geral, as condições da sua operação deverão ser submetidos, pela empresa designada de uma Parte Contratante, à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante pelo menos 30 dias antes da data prevista para a sua entrada em vigor. Qualquer alteração significativa a esses programas ou às condições da sua operação será igualmente submetida, para aprovação, às autoridades aeronáuticas. O prazo acima indicado poderá, em casos especiais, ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

2 — Para alterações menores *ad hoc*, ou em caso de voos suplementares *ad hoc*, a empresa designada de uma Parte Contratante deverá pedir prévia autorização às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, pelo menos sete dias úteis antes da operação programada. Em casos especiais, este prazo limite poderá ser reduzido mediante acordo das referidas autoridades.

Artigo 15.º

Fornecimento de estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante deverão fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas, as estatísticas que possam ser razoavelmente exigidas com o objectivo de rever a capacidade oferecida nos serviços acordados.

Artigo 16.º

Tarifas

1 — As tarifas a aplicar pela empresa designada de uma Parte Contratante para o transporte com destino ao ou à partida do território da outra Parte Contratante serão fixadas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as tarifas das outras empresas que operem no todo ou parte da mesma rota.

2 — As tarifas a que se refere o parágrafo 1 deste artigo serão, na medida do possível, acordadas entre as empresas designadas das duas Partes Contratantes, após consulta, se necessário, com outras empresas que explorem toda ou parte da rota, devendo tal acordo ser realizado, sempre que possível, mediante recurso aos procedimentos da Associação do Transporte Aéreo Internacional, para a fixação de tarifas.

3 — As tarifas assim acordadas serão submetidas, para aprovação, às autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos 45 dias antes da data

proposta para a sua entrada em vigor. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido sob reserva da concordância das referidas autoridades.

4 — Esta aprovação poderá ser dada expressamente. Se nenhuma das autoridades aeronáuticas tiver manifestado o seu desacordo no prazo de 30 dias a contar da data da apresentação das tarifas nos termos do parágrafo 3 deste artigo, estas serão consideradas aprovadas. No caso de redução do prazo para apresentação das tarifas, como previsto no parágrafo 3 deste artigo, as autoridades aeronáuticas poderão acordar num prazo inferior a 30 dias para notificação de qualquer desaprovação.

5 — Se não for possível chegar a acordo sobre uma tarifa nos termos do parágrafo 2 deste artigo ou se, durante o prazo aplicável nos termos do parágrafo 4 deste artigo, uma das autoridades aeronáuticas notificar a outra autoridade aeronáutica da sua desaprovação de uma tarifa acordada em conformidade com as disposições do parágrafo 2, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes deverão esforçar-se por fixar a tarifa de comum acordo.

6 — Se as autoridades aeronáuticas não puderem chegar a acordo sobre a aprovação de qualquer tarifa que lhes tenha sido submetida nos termos do parágrafo 3 deste artigo, ou sobre a fixação de qualquer tarifa nos termos do parágrafo 5 deste artigo, o diferendo deverá ser solucionado de harmonia com as disposições do artigo 20.º do presente Acordo relativas à resolução de diferendos.

7 — Qualquer tarifa fixada em conformidade com as disposições deste artigo continuará em vigor até que uma nova tarifa seja fixada. A validade de uma tarifa não poderá, todavia, ser prorrogada, por força deste parágrafo, por um período superior a 12 meses a contar da data em que deveria ter expirado.

Artigo 17.º

Consultas

1 — A fim de assegurar uma estreita cooperação em todas as questões relativas à implementação e aplicação do presente Acordo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão, sempre que necessário, a pedido de qualquer das Partes Contratantes.

2 — Tais consultas deverão ter início no prazo de 60 dias a contar da data do pedido apresentado, por escrito, por uma Parte Contratante, salvo se acordado de outro modo por ambas as Partes Contratantes.

Artigo 18.º

Modificação do Acordo

1 — Se qualquer das Partes Contratantes considerar conveniente modificar qualquer disposição do presente Acordo, poderá, a todo o momento, solicitar uma consulta à outra Parte Contratante. Tal consulta deverá ter início no prazo de 60 dias a contar da data do pedido, salvo se acordado de outro modo.

2 — Qualquer alteração ou modificação do presente Acordo será acordada entre as Partes Contratantes, em conformidade com as suas próprias disposições constitucionais, e entrará em vigor quando for confirmada por troca de notas diplomáticas.

3 — As alterações ao anexo poderão ter lugar e por entendimento directo entre as autoridades aeronáuticas

das Partes Contratantes e entrarão em vigor mediante troca de notas diplomáticas.

Artigo 19.º

Conformidade com convenções multilaterais

O presente Acordo e o seu anexo serão automaticamente considerados alterados na medida necessária à sua conformidade com qualquer convenção multilateral ou acordo que venha a vincular ambas as Partes Contratantes.

Artigo 20.º

Resolução de diferendos

1 — Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes deverão, em primeiro lugar, procurar solucioná-lo através de negociações directas.

2 — Se as Partes Contratantes não chegarem a uma solução pela via da negociação, poderão acordar em submeter o diferendo à decisão de uma pessoa ou organismo, ou tal diferendo poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, ser submetido à decisão de um tribunal arbitral composto por três árbitros, sendo nomeado um por cada Parte Contratante e o terceiro designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes deverá nomear um árbitro dentro do prazo de 60 dias a contar da data da recepção por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação da outra Parte Contratante, feita por via diplomática, solicitando a arbitragem do diferendo, e o terceiro árbitro será designado dentro de um novo período de 60 dias. Se qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro dentro do período especificado ou se o terceiro árbitro não tiver sido designado, o Presidente do Conselho da Organização Civil Internacional poderá, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, designar um árbitro ou árbitros, conforme for necessário. Nessa circunstância, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um terceiro Estado e assumirá as funções de presidente do tribunal arbitral.

3 — As Partes Contratantes comprometem-se a aceitar qualquer decisão ao abrigo do parágrafo 2 deste artigo.

4 — No caso de e enquanto qualquer das Partes Contratantes ou de qualquer empresa designada de cada Parte Contratante não cumprir a decisão tomada ao abrigo do parágrafo 2 deste artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido ao abrigo deste Acordo à Parte Contratante em falta.

5 — Cada uma das Partes Contratantes pagará as despesas do árbitro por si nomeado. As restantes despesas do tribunal arbitral deverão ser repartidas em partes iguais pelas Partes Contratantes.

Artigo 21.º

Denúncia

1 — Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o momento, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo; tal notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Neste caso, o Acordo terminará 12 meses após a data da recepção da notificação

pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação da denúncia for retirada por mútuo acordo antes de expirar aquele prazo. Caso a outra Parte Contratante não acuse a recepção da notificação, esta será considerada como tendo sido recebida 14 dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

2 — No caso em que qualquer das empresas designadas esteja a operar os serviços acordados, a validade do Acordo prorrogar-se-á até ao fim do período do programa de horários aprovado.

Artigo 22.º

Registo na ICAO

Este Acordo e qualquer alteração ao mesmo serão registados junto da Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 23.º

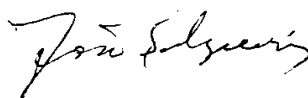
Entrada em vigor

Este Acordo entrará em vigor quando as Partes Contratantes se notificarem, mutuamente, por troca de notas diplomáticas, de que foram cumpridos os respectivos requisitos constitucionais.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados para o efeito pelos respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em ... no dia ... de ..., em dois originais, nas línguas portuguesa, vietnamita e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos. Em caso de qualquer divergência quanto à implementação, interpretação ou aplicação, prevalecerá o texto inglês.

Pela República Portuguesa:



Pela República Socialista do Vietname:



ANEXO

SECÇÃO I

Rotas a operar em ambas as direcções pela empresa designada pela República Portuguesa:

Pontos em Portugal-dois pontos intermédios a especificar-Ho Chi Minh City ou Hanoi-dois pontos além a especificar.

SECÇÃO II

Rotas a operar em ambas as direcções pela empresa designada pela República Socialista do Vietname:

Pontos no Vietname-dois pontos intermédios a especificar-Lisboa-dois pontos além a especificar.

Notas

1 — A empresa designada de cada Parte Contratante pode, em todos ou nalguns voos, omitir escalas nalguns pontos intermédios e ou além acima mencionados, desde que os serviços acordados nessa rota comecem ou terminem no território da Parte Contratante que designou a empresa.

2 — A empresa designada de cada Parte Contratante pode escolher quaisquer pontos intermédios e ou além e alterar a sua escolha na estação seguinte na condição de que não sejam exercidos direitos de tráfego entre aqueles pontos e o território da outra Parte Contratante.

3 — O exercício de direitos de quintas liberdades pela empresa designada de cada Parte Contratante deverá ficar sujeito a acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG**GIỮA****CỘNG HOÀ BỐ ĐÀO NHA****VÀ****CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG
GIỮA
CỘNG HOÀ BỐ ĐÀO NHA
VÀ
CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Cộng hoà Bồ Đào Nha và Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (sau đây được gọi là “các Bên ký kết”), là các bên của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười hai năm 1944;

Mong muốn phát triển hợp tác trong lĩnh vực vận tải hàng không và mong muốn thiết lập cơ sở cần thiết cho việc khai thác các chuyến bay thường lệ, đã thoả thuận như sau:

ĐIỀU 1**ĐỊNH NGHĨA**

1. Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh đòi hỏi khác:
 - a) thuật ngữ “nhà chức trách hàng không” trong trường hợp của Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục hàng không dân dụng Việt Nam và trong trường hợp của Cộng hoà Bồ Đào Nha chỉ Tổng cục hàng không dân dụng hoặc, trong cả hai trường hợp, chỉ bất cứ người hoặc cơ quan nào được ủy quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà các nhà chức trách nói trên đang thực hiện hoặc các chức năng tương tự;
 - b) thuật ngữ “Công ước” chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười hai năm 1944, và bao gồm bất cứ Phụ lục nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước và bất cứ sửa đổi nào của các Phụ lục hoặc của Công ước theo Điều 90 và 94(a) của Công ước trong chừng mực các Phụ lục và sửa đổi đó được cả hai Bên ký kết phê chuẩn;
 - c) thuật ngữ “hãng hàng không được chỉ định” chỉ một hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo đúng Điều 3 của Hiệp định này;
 - d) thuật ngữ “lãnh thổ” đối với một Quốc gia chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thủy và lãnh hải tiếp giáp và vùng trời nằm trên vùng đất, nội thủy và lãnh hải đó thuộc chủ quyền của Quốc gia đó;
 - e) thuật ngữ “chuyến bay”, “chuyến bay quốc tế”, “hãng hàng không” và “dùng với mục đích phi thương mại” có các nghĩa được qui định ở Điều 96 của Công ước;
 - f) thuật ngữ “giá cước” chỉ các giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hoá và các điều kiện theo đó các giá tiền này được áp dụng, bao gồm cả các giá tiền và các điều kiện đối với các dịch vụ đại lý và các dịch vụ phụ khác nhưng không bao gồm tiền công hoặc các điều kiện đối với việc chuyên chở bưu kiện; và

g) thuật ngữ “Phụ lục” chỉ Bảng đường bay đính kèm Hiệp định này và bất kỳ Điều khoản hoặc Ghi chú nào có trong Phụ lục đó.

2. Phụ lục của Hiệp định này là một bộ phận không thể tách rời của Hiệp định.

ĐIỀU 2**QUYỀN KHAI THÁC**

1. Mỗi Bên ký kết trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các quyền sau đây đối với các chuyến bay quốc tế thường lệ của hãng hàng không đó:
 - a) quyền bay không hạ cánh qua lãnh thổ của mình;
 - b) quyền dừng với mục đích phi thương mại ở lãnh thổ của mình.
2. Mỗi Bên ký kết trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các quyền sau đây được qui định trong Hiệp định này nhằm mục đích khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ trên các đường bay được qui định ở các Phần tương ứng của Bảng đường bay kèm theo Hiệp định này. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được lần lượt gọi là “các chuyến bay thoả thuận” và “các đường bay qui định”. Ngoài các quyền qui định trong điểm 1 của Điều này và tùy thuộc vào các quy định của Hiệp định này, khi khai thác một chuyến bay thoả thuận trên đường bay qui định, hãng hàng không được mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ được hưởng quyền dừng ở lãnh thổ của Bên ký kết kia tại các điểm qui định cho đường bay này trong Bảng đường bay của Hiệp định này nhằm mục đích lấy lên và cho xuống hành khách, hành lý và hàng hoá, bao gồm cả bưu kiện.
3. Không ý nào trong điểm 2 của Điều này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên tàu bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hành lý và hàng hoá hoặc bưu kiện, chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.
4. Các hãng hàng không của một Bên ký kết, ngoài hãng hàng không được chỉ định theo Điều 3 của Hiệp định này sẽ cũng được hưởng các quyền quy định tại điểm 1 (a) và (b) của Điều này.
5. Nếu do xung đột vũ trang, rối loạn hoặc diễn biến chính trị, hoặc do các hoàn cảnh đặc biệt và bất bình thường, hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết không có khả năng khai thác một chuyến bay trên đường bay thông thường của mình thì Bên ký kết kia sẽ cố gắng cao nhất để tạo điều kiện cho việc khai thác tiếp tục chuyến bay như vậy thông qua việc thoả thuận lại tạm thời về các đường bay thích hợp, kể cả việc trao các quyền trong một thời gian cần thiết tạo thuận lợi cho việc khai thác có hiệu quả. Các quy định của Điều này sẽ được áp dụng không có

sự phân biệt đối xử giữa các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết.

ĐIỀU 3**CHỈ ĐỊNH CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG**

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định một hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay qui định. Việc chỉ định như vậy sẽ được nhà chức trách hàng không của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó thông báo bằng văn bản gửi cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.
2. Khi nhận được thông báo như vậy, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, tùy thuộc vào các qui định của điểm 3 và 4 của Điều này, sẽ không chậm trễ cấp cho hãng hàng không được chỉ định đó giấy phép khai thác thích hợp.
3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có đầy đủ khả năng để thực hiện các điều kiện qui định theo pháp luật và các qui định được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các điều khoản của Công ước.
4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nói ở điểm 2 của Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc một hãng hàng không được chỉ định thực hiện các quyền qui định ở Điều 2 của Hiệp định này trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết nói trên không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó.
5. Khi hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thoả thuận vào bất cứ lúc nào, với điều kiện lịch bay đã được phê chuẩn và giá cước của các chuyến bay đó đã có hiệu lực như được quy định tại Điều 14 và Điều 16 của Hiệp định này.

6. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi, thông báo bằng văn bản, việc chỉ định hãng hàng không của Bên ký kết đó và chỉ định thay thế một hãng hàng không khác.

ĐIỀU 4

THU HỒI, ĐỊNH CHỈ VÀ HẠN CHẾ CÁC QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc định chỉ việc hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền được qui định trong Điều 2 của Hiệp định này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:
- trong bất kỳ trường hợp nào khi Bên ký kết đó không được thoả mãn rằng phần lớn số hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó; hoặc
 - trong trường hợp hãng hàng không này không tuân thủ luật pháp hoặc các qui định của Bên ký kết trao các quyền đó; hoặc
 - trong trường hợp hãng hàng không này khai thác các chuyến bay thoả thuận không theo đúng các điều kiện được qui định trong Hiệp định này.
2. Trừ khi việc thu hồi, định chỉ ngay lập tức, hoặc áp đặt các điều kiện nói ở điểm 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa việc vi phạm thêm luật pháp hoặc các qui định, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày có yêu cầu tổ chức việc trao đổi ý kiến nếu không có thoả thuận khác.

ĐIỀU 5

LUẬT VÀ CÁC QUI ĐỊNH VỀ NHẬP CẢNH VÀ THỦ TỤC

- Luật, các qui định và quy chế của một Bên ký kết liên quan đến việc tàu bay tham gia không vận quốc tế vào, ở lại, hoặc đi khỏi lãnh thổ của mình hoặc liên quan đến việc khai thác và dẫn đường tàu bay như vậy sẽ được áp dụng đối với tàu bay của cả hai bên ký kết khi vào, đi khỏi và khi ở trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết đó.
- Luật, các qui định và quy chế của một Bên ký kết liên quan đến việc hành khách, tổ bay, hành lý, hàng hoá và bưu kiện chuyên chở trên tàu bay vào, ở lại, hoặc đi khỏi lãnh thổ của mình như các quy định về thủ tục xuất nhập cảnh, hộ chiếu, hải quan, vệ sinh sẽ được tuân thủ bởi hoặc thay mặt hành khách, tổ bay, hành khách, hành lý, hàng hoá và bưu kiện khi vào, đi khỏi và khi ở trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết đó.
- Không một Bên ký kết nào dành cho hãng hàng không của mình sự ưu tiên hơn hãng hàng không của Bên ký kết kia trong việc áp dụng luật và các quy định nêu trong Điều này.

ĐIỀU 6

THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC LỆ PHÍ KHÁC

- Tàu bay do hãng hàng không được chỉ định của một trong hai Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế cũng như thiết bị thông thường, phụ tùng thay thế, nhiên liệu và dầu mỡ, các đồ cung cấp kỹ thuật tiêu hao và các đồ dự trữ của tàu bay (bao gồm cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) để trên tàu bay đó sẽ được miễn thuế hải quan, phí kiểm tra và các khoản thuế và lệ phí khác khi đến lãnh thổ của Bên ký kết kia với điều kiện là các thiết bị, đồ cung cấp và đồ dự trữ của tàu bay như vậy được để trên tàu bay cho đến khi tái xuất, hoặc được sử dụng trên một chặng hành trình thực hiện trên lãnh thổ đó.
- Các thuế hải quan, lệ phí và khoản thuế tương tự khác cũng sẽ được miễn, trừ các lệ phí tương ứng với dịch vụ được cung cấp đối với:
 - đồ dự trữ của tàu bay được lấy lên tàu bay ở lãnh thổ của một trong hai Bên ký kết, trong phạm vi giới hạn do nhà chức trách của một Bên ký kết ấn định, và để sử dụng trên tàu bay bay đi của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác trên một chuyến bay quốc tế;
 - phụ tùng thay thế và các thiết bị thông thường được đưa vào lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay được hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng trên các chuyến bay quốc tế;
 - nhiên liệu, dầu mỡ và các đồ cung cấp kỹ thuật tiêu hao khác dự định cung cấp cho tàu bay bay đi được hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác, ngay cả khi các đồ dự trữ này được sử dụng ở một chặng hành trình thực hiện trên lãnh thổ của Bên ký kết tại nơi này các đồ này được lấy lên tàu bay.

- Các vật phẩm nói ở điểm a), b), và c) trên đây có thể được yêu cầu đặt dưới sự giám sát hoặc kiểm tra của hải quan.

- Thiết bị thông thường trên tàu bay, cũng như các vật phẩm và các đồ cung cấp để trên tàu bay của hãng hàng không chỉ định của một trong hai Bên ký kết chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự đồng ý của nhà chức trách hải quan của lãnh thổ đó. Trong từng trường hợp, chúng có thể bị đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi tái xuất hoặc được giải quyết phù hợp với các qui định hải quan.

- Sự miễn trừ quy định tại Điều này cũng sẽ áp dụng đối với các trường hợp hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thoả thuận với hãng hàng không khác hoặc các hãng hàng không khác về việc thuê hoặc chuyển giao trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các danh mục hàng như quy định tại điểm 1 và 2 của Điều này, miễn là hãng hàng không kia hoặc các hãng hàng không kia cũng được hưởng sự miễn trừ đó của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 7

LỆ PHÍ SỬ DỤNG

Lệ phí thu đối với việc sử dụng các trang thiết bị sân bay, dẫn đường và các dịch vụ do một Bên ký kết cung cấp cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia không được cao hơn so với lệ phí thu đối với tàu bay quốc gia của mình đang khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ tương tự. Các lệ phí như vậy phải đúng và hợp lý và phải dựa trên các nguyên tắc kinh tế hợp lý.

ĐIỀU 8

HÀNH KHÁCH VÀ HÀNG HOÁ QUÁ CẢNH TRỰC TIẾP

Hành khách, hành lý và hàng hoá quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết và không rời khu vực sân bay dành riêng cho mục đích này sẽ, trừ trường hợp phải thực hiện các biện pháp an ninh chống bạo lực và không tặc, chỉ bị kiểm tra một cách 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 9

CÔNG NHẬN CHỨNG CHỈ VÀ BẰNG

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

ĐIỀU 10

AN NINH HÀNG KHÔNG

- Phù hợp với quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên ký kết xác nhận nghĩa vụ đối với nhau để bảo đảm an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp tạo thành một bộ phận không thể tách rời của Hiệp định này. Không hạn chế tính chất chung về quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên ký kết đặc biệt hành động phù hợp với các điều khoản của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về 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 Montreal ngày 23 tháng 9 năm 1971 và Nghị định thư bổ xung 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 Montreal ngày 24 tháng 2 năm 1988 khi nghị định này trở thành ràng buộc đối với hai Bên ký kết.
- Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau mọi sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay đó, hành khách, tổ bay, cảng hàng không và các phương tiện dẫn đường, và bất cứ sự đe dọa nào khác đối với an ninh của hàng không dân dụng.

3. Trong mỗi quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và quy định thành các Phụ lục của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế trong chừng mực các điều khoản đó được các Bên ký kết này áp dụng; các Bên sẽ yêu cầu các nhà khai thác tàu bay mang đăng ký của mình có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú ở lãnh thổ của mình và các nhà khai thác cảng hàng không ở lãnh thổ của mình hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không đó.
4. Mỗi Bên ký kết đồng ý rằng các nhà khai thác tàu bay đó có thể được yêu cầu tuân thủ các điều khoản về an ninh hàng không nêu ở điểm 3 trên đây do Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào, đi khỏi, hoặc khi ở lại trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết đó. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích hợp được áp dụng một cách hữu hiệu trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và soi chiếu hành khách, tổ bay, hành lý xách tay, hành lý, hàng hoá và đồ dự trữ của tàu bay trước và trong khi lên hoặc xuống tàu bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách thiện chí đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với một đe dọa cụ thể nào đó.
5. Khi xảy ra sự vụ hoặc có sự đe dọa xảy ra sự vụ về chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng hoặc xảy ra các hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay, hành khách và tổ bay của tàu bay đó, các cảng hàng không hoặc các phương tiện dẫn đường thì các Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo thuận lợi thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc sự đe dọa đó.

ĐIỀU 11

ĐẠI DIỆN VÀ CÁC HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI

1. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được phép:
 - a) thiết lập các văn phòng ở lãnh thổ của Bên ký kết kia nhằm thúc đẩy vận tải hàng không và bán vé cũng như các thiết bị khác cần cho việc cung cấp vận tải hàng không;
 - b) đưa vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết kia - theo đúng luật pháp và các quy định của Bên ký kết đó về việc vào, cư trú và lao động - các nhân viên quản lý, bán, kỹ thuật, khai thác và các nhân viên chuyên môn khác cần thiết cho việc cung cấp vận chuyển hàng không.
 - c) trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, tham gia vào việc bán vận chuyển hàng không trực tiếp hoặc, theo quyết định của hãng hàng không đó, thông qua các đại lý.
2. Mỗi hãng hàng không sẽ có quyền bán và bất cứ người nào cũng có quyền tự do mua vận chuyển như vậy bằng đồng tiền của lãnh thổ đó hoặc bằng các đồng tiền chuyển đổi của các nước khác theo đúng các quy định về ngoại hối hiện hành.
3. Đối với các hoạt động thương mại, các nguyên tắc tương tự sẽ áp dụng đối với các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết. Nhà chức trách có thẩm quyền của mỗi Bên ký kết sẽ có các bước cần thiết nhằm đảm bảo rằng đại diện của hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định sẽ thực hiện các hoạt động thương mại một cách có trật tự.

ĐIỀU 12

CHUYỂN THU NHẬP

Mỗi Bên ký kết trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền tự do chuyển, theo tỷ giá chuyển đổi chính thức, các thu nhập chi tiêu dư thừa thu được qua việc chuyên chở hành khách, hành lý, hàng hoá và bưu kiện. Nếu không có các điều khoản liên quan của một hiệp định thanh toán thì việc chuyển tiền nêu trên sẽ được thực hiện bằng các đồng tiền chuyển đổi và theo luật quốc gia và các quy định về ngoại hối hiện hành.

ĐIỀU 13

TÀI CUNG ỨNG

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau và được hưởng tài cung ứng ngang bằng để thắc các chuyến bay thoả thuận giữa lãnh thổ của hai Bên ký kết.
2. Khi khai thác các chuyến bay thoả thuận, hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sao cho không gây ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không kia cung cấp trên toàn bộ hoặc một phần của cùng một đường bay.

3. Các chuyến bay thoả thuận do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung cấp sẽ có mối quan hệ chặt chẽ với nhu cầu công cộng về vận tải trên các đường bay qui định và sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp trọng tài cung ứng, theo hệ số ghế sử dụng hợp lý, đáp ứng nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự đoán hợp lý về vận tải, kể cả các thay đổi theo mùa trong việc chuyên chở hành khách, hành lý, hàng hoá và bưu kiện giữa lãnh thổ của các Bên ký kết.
4. Tần suất và tài cung ứng sẽ tùy thuộc vào sự phê chuẩn của nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết. Tài cung ứng đó sẽ đôi khi được điều chỉnh tùy theo nhu cầu vận tải và việc điều chỉnh đó sẽ phải được nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết phê chuẩn.
5. Trong trường hợp các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết không thoả thuận được tài cung ứng, vấn đề sẽ được giải quyết theo Điều 17 của Hiệp định này.
6. Nếu, khi xem xét lại tài cung ứng, nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết không thống nhất được tài cung ứng cho các chuyến bay thoả thuận thì tài cung ứng do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung cấp sẽ không được quá tổng tài cung ứng, kể cả những thay đổi theo mùa, mà trước đây đã thống nhất.

ĐIỀU 14

PHÊ CHUẨN CÁC ĐIỀU KIỆN KHAI THÁC

1. Kế hoạch bay của các chuyến bay thoả thuận và các điều kiện khai thác nói chung sẽ được hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết đệ trình lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia phê chuẩn ít nhất ba mươi (30) ngày trước khi dự định thực hiện. Những sửa đổi lớn đối với kế hoạch bay đó hoặc đối với các điều kiện khai thác sẽ cũng phải được đệ trình lên nhà chức trách hàng không phê chuẩn. Trong các trường hợp đặc biệt, giới hạn thời gian trên có thể được rút ngắn tùy thuộc vào sự thoả thuận của các nhà chức trách nói trên.
2. Đối với các thay đổi nhỏ có tính đột xuất hoặc trong trường hợp đột xuất tăng chuyến, hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ xin phép nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia trước ít nhất bảy ngày làm việc trước ngày dự định khai thác. Trong các trường hợp đặc biệt, giới hạn thời gian này có thể được rút ngắn tùy thuộc vào thoả thuận của các nhà chức trách nói trên.

ĐIỀU 15

CUNG CẤP THỐNG KÊ

Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết sẽ cung cấp, theo yêu cầu, cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các bản thống kê có thể được yêu cầu một cách hợp lý để xem xét trọng tài do hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó cung ứng đối với các chuyến bay thoả thuận.

ĐIỀU 16

GIÁ CƯỚC

1. Các giá cước do hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết thu đối với việc chuyên chở đến và đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ được thiết lập theo mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố có liên quan, bao gồm cả chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý và các giá cước của các hãng hàng không khác trên toàn bộ hoặc một chặng của cùng đường bay.
2. Nếu có thể, các giá cước nêu tại điểm 1 của Điều này sẽ do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết thoả thuận, sau khi trao đổi ý kiến, nếu thấy cần thiết, với các hãng hàng không khác đang khai thác trên toàn bộ hoặc một chặng của cùng một đường bay, thoả thuận đó, khi có thể, sẽ đạt được thông qua việc sử dụng quy chế của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế đối với việc thiết lập giá cước.
3. Các giá cước đã được thoả thuận này sẽ được đệ trình các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết phê chuẩn ít nhất là bốn mươi lăm (45) ngày trước ngày để nghị áp dụng. Trong các trường hợp đặc biệt, thời hạn này có thể rút ngắn theo thoả thuận của các nhà chức trách hàng không nêu trên.
3. Việc phê chuẩn này sẽ được thực hiện một cách nhanh chóng. Nếu không nhà chức trách hàng không nào thông báo không đồng ý với giá cước trên trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ khi đệ trình, theo điểm 3 của Điều này, các giá cước này coi như đã được phê chuẩn. Trong trường hợp thời hạn đệ trình được rút ngắn, như quy định tại điểm 3 của Điều này, các nhà chức trách hàng không có thể thông nhất rút ngắn thời hạn thông báo không chấp nhận giá cước xuống dưới ba mươi (30) ngày.

5. Nếu một giá cước không được thống nhất theo điểm 2 của Điều này hoặc nếu, trong thời gian áp dụng theo điểm 4 của Điều này, một nhà chức trách hàng không thông báo cho nhà chức trách hàng không kia không đồng ý bất cứ giá cước nào được thoả thuận theo các quy định của điểm 2, các nhà chức trách của hai Bên ký kết sẽ cố gắng thoả thuận giá cước đó bằng thoả thuận chung.
6. Nếu các nhà chức trách hàng không không thể thoả thuận được giá cước bất kỳ nào đó được đề trình theo điểm 3 của Điều này hoặc không thoả thuận được về việc xác định bất cứ giá cước nào đó theo điểm 5 của Điều này thì tranh chấp sẽ được giải quyết theo các qui định của Điều 20 của Hiệp định này về việc giải quyết tranh chấp.
7. Khi một giá cước đã được thiết lập theo các qui định của Điều này thì gia cước đó sẽ có hiệu lực cho đến khi một giá cước mới được thiết lập. Tuy nhiên, theo điểm này hiệu lực của một giá cước sẽ không kéo dài quá mười hai (12) tháng sau thời điểm đáng lẽ giá cước đó đã hết hiệu lực.

ĐIỀU 17

TRAO ĐỔI Ý KIẾN

1. Nhằm đảm bảo sự hợp tác chặt chẽ về tất cả các vấn đề liên quan đến việc thực hiện và áp dụng Hiệp định, các nhà chức trách hàng không sẽ trao đổi ý kiến với nhau nếu cần thiết khi có yêu cầu của một trong hai Bên ký kết.
2. Việc trao đổi ý kiến này sẽ được bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ khi một Bên ký kết có yêu cầu bằng văn bản, trừ khi cả hai Bên ký kết có thoả thuận khác.

ĐIỀU 18

SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH

1. Nếu một trong hai Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất cứ qui định nào đó của Hiệp định này thì vào bất cứ lúc nào Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày yêu cầu trao đổi ý kiến, trừ trường hợp có thoả thuận khác.
2. Bất cứ sửa đổi hoặc bổ xung nào đối với Hiệp định này sẽ được giải quyết giữa các Bên ký kết theo đúng thủ tục pháp lý của mỗi nước và sẽ có hiệu lực khi được xác nhận bằng trao đổi công hàm ngoại giao.
3. Sửa đổi đối với Phụ lục có thể thực hiện thông qua thoả thuận trực tiếp giữa các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết và sẽ có hiệu lực bằng trao đổi công hàm.

ĐIỀU 19

TUẦN THỦ CÔNG ƯỚC ĐA PHƯƠNG

Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định sẽ được sửa đổi mà không cần sự thoả thuận thêm để phù hợp với bất kỳ Công ước hoặc Hiệp định đa phương nào ràng buộc cả hai Bên ký kết.

ĐIỀU 20

GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

1. Nếu tranh chấp bất kỳ nào đó phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này thì trước tiên các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng trực tiếp.
2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng thì họ có thể đồng ý chuyển tranh chấp đó cho một người hoặc tổ chức nào đó, hoặc một trong hai Bên có thể đưa tranh chấp ra một toà trọng tài gồm ba trọng tài, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên, trọng tài viên thứ ba sẽ được hai trọng tài viên kia chỉ định. Một trong hai Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên của mình trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được thông báo của Bên kia qua đường Ngoại giao yêu cầu giải quyết tranh chấp bằng trọng tài và trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định trong thời hạn sáu mươi (60) ngày sau đó. Nếu một trong hai Bên ký kết không chỉ định được trọng tài viên trong thời hạn quy định hoặc nếu trọng tài viên thứ ba không được chỉ định, một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế chỉ định trọng tài viên hoặc các trọng tài viên theo từng trường hợp cụ thể. Trong trường hợp đó, trọng tài viên thứ ba sẽ là công dân của một Quốc gia thứ ba và sẽ là chủ tịch của toà trọng tài.
3. Các Bên ký kết sẽ tuân thủ mọi quyết định được đưa ra theo như điểm 2 của Điều này.

4. Nếu và chừng nào mà một trong hai Bên ký kết hoặc hãng hàng không được chỉ định của một trong hai Bên ký kết không tuân thủ quyết định đưa ra theo điểm 2 của Điều này thì Bên ký kết kia có thể hạn chế, thu hồi hoặc đình chỉ các quyền và đặc quyền được trao theo Hiệp định này cho Bên ký kết vi phạm.
5. Mỗi Bên ký kết sẽ chịu các chi phí cho các trọng tài viên bên đó chỉ định. Các chi phí còn lại của toà trọng tài sẽ được chia đều giữa các Bên ký kết.

ĐIỀU 21

CHẤM DỨT HIỆP ĐỊNH

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

ĐIỀU 22

ĐĂNG KÝ

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

ĐIỀU 23

HIỆU LỰC

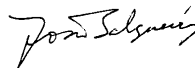
Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản, thông qua việc trao đổi công hàm ngoại giao rằng các thủ tục pháp lý của các nước đã được hoàn thành.

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

Làm thành hai bản tại Lisbon ngày 3 tháng 2 năm 1998 bằng tiếng Việt, tiếng Bồ Đào Nha và tiếng Anh, tất cả các bản có giá trị ngang nhau. Trong trường hợp có sự khác nhau về việc thực hiện, giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

Thay mặt Cộng hoà
Bồ Đào Nha

Thay mặt Cộng hoà
Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam




PHỤ LỤC

1. Phần 1

Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Cộng hoà Bồ Đào Nha khai thác cả hai chiều:

Các điểm tại Bồ Đào Nha - Hai điểm trung gian xác định sau - T/p Hồ Chí Minh hoặc Hà Nội - Hai điểm quá xác định sau

2. Phần 2

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

Các điểm tại Việt Nam - Hai điểm trung gian xác định sau - Lisbon - Hai điểm quá xác định sau

Ghi chú:

1. Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thể hủy bất kỳ điểm trung gian và/hoặc điểm quá nào như được nêu trên đối với bất kỳ một chuyến bay nào hoặc tất cả các chuyến bay, miễn là chuyến bay trên đường bay này bắt đầu hoặc kết thúc tại lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó.
2. Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thể tùy ý chọn bất cứ điểm trung gian và/hoặc điểm quá nào và có thể thay đổi sự lựa chọn của mình vào mùa tới với điều kiện là không được sử dụng thương quyền giữa các điểm này và lãnh thổ của Bên ký kết kia.
2. Việc thực hiện thương quyền năm của hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ phụ thuộc vào thỏa thuận giữa các nhà chức trách hãng hàng không của cả hai Bên ký kết.

**AIR TRANSPORT AGREEMENT BETWEEN THE PORTUGUESE
REPUBLIC AND THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**

The Portuguese Republic and the Socialist Republic of Vietnam, hereinafter called «the Contracting Parties», being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, desiring to develop co-operation in the field of air transport, and desiring to establish the necessary basis for the operation of scheduled air services have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- a) The term «aeronautical authorities» shall mean, in the case of the Portuguese Republic, the Directorate General of Civil Aviation, and in the case of the Socialist Republic of Vietnam, the Civil Aviation Administration of Vietnam, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities or similar functions;
- b) The term «the Convention» shall mean the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and include any annex adopted under article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under articles 90 and 94 thereof, so far as those annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- c) The term «designated airline» shall mean any airline which has been designated and authorized in accordance with article 3 of the present Agreement;
- d) The term «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;
- e) The terms «air service», «international air service», «airline» and «stop for non-traffic purposes» shall have the meanings assigned to them in article 96 of the Convention;
- f) The term «tariff» shall mean the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but exclud-

ing remuneration or conditions for the carriage of mail; and

- g) The term «annex» shall mean the route schedules attached to the present Agreement and any clauses or notes appearing in such annex.

2 — The annex to this Agreement is considered an inseparable part thereof.

Article 2

Operating rights

1 — Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- a) The right to fly across its territory without landing;
- b) The right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2 — Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called «the agreed services» and «the specified routes» respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph 1 of this article and subject to the provisions of this Agreement, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage and cargo including mail.

3 — Nothing in paragraph 2 of this article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4 — The airlines of each Contracting Party, other than that designated under article 3 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1, a) and b), of this article.

5 — If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate viable operations. The provisions of this paragraph shall be applied without discrimination between the designated airlines of the Contracting Parties.

Article 3

Designation of airlines

1 — Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. The notification

of such designation shall be made, in writing, by the aeronautical authorities of the Contracting Party having designated the airline to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

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

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

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

5 — When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that flight-schedules have been approved and tariffs are in force in respect of those services, as required respectively under article 14 and article 16 of this Agreement.

6 — Each Contracting Party shall have the right to withdraw, by written notification to the other Contracting Party, the designation of its airline and to substitute it by the designation of another airline.

Article 4

Revocation, suspension and limitation of rights

1 — The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in article 2 of the present Agreement by the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- c) In case the airline fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2 — Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall take place within a period of 30 days from the date of the proposal to hold it if not otherwise agreed.

Article 5

Entry and clearance laws and regulations

1 — The laws, regulations and procedures of a Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of both Contracting Parties upon entering into or departing from or while within the territory of that Party.

2 — The laws, regulations and procedures of a Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and sanitary control shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, baggage, cargo and mail upon entrance into or departure from or while within the territory of that Party.

3 — Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this article.

Article 6

Custom duties and other charges

1 — Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, other consumable technical supplies and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2 — There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- a) Aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of one Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party;
- b) Spare parts and regular equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- c) Fuel, lubricants and other consumable technical supplies destined to supply outbound aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken aboard.

3 — Materials referred to in subparagraphs a), b) and c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

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

5 — The exemptions provided for by this article shall also be available in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

Article 7

User charges

Charges for the use of airport and air navigation facilities and services offered by one Contracting Party to the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those which have to be paid by national aircraft operating on similar scheduled international services. Such charges shall be just and reasonable and shall be based on sound economic principles.

Article 8

Passengers and cargo in direct transit

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from custom duties and other similar taxes.

Article 9

Recognition of certificates and licences

1 — Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

2 — Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 10

Aviation security

1 — Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in par-

ticular 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 and its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, when it will become binding on both Contracting Parties.

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

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

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

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

Article 11

Representation and commercial activities

1 — The designate airline of each Contracting Party shall be allowed:

- a) To establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;
- b) To bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party — in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party relating to entry, residence and

employment — managerial, sales, technical, operacional and other specialist staff required for the provision of air transportation; and

- c) In the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airlines' discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2 — Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries in accordance with the foreign exchange regulations in force.

3 — For the commercial activities the same principles shall apply to the designated airlines of both Contracting Parties. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representation of the airline designated by the other Contracting Party may exercise their activities in an orderly manner.

Article 12

Conversion and transfer of revenues

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditures achieved in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo and mail. In the absence of the appropriate provisions of a payments agreement, the above mentioned transfer shall be made in convertible currencies and in accordance with the national laws and foreign exchange regulations applicable.

Article 13

Capacity

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

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

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

4 — The frequency and capacity shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Such capacity shall be adjusted from time to time to traffic requirements and such adjustments shall also be submitted to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

5 — In the event that the aeronautical authorities of the Contracting Parties do not fall in agreement upon

the capacity to be offered, the matter shall be dealt with in accordance with article 17 of this Agreement.

6 — If, on review, the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity, including seasonal variations, previously agreed to be provided.

Article 14

Approval of conditions of operation

1 — The flight schedules of the agreed services and in general the conditions of their operation shall be submitted by the designated airline of one Contracting Party to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 30 days before the intended date of their implementation. Any significant modification to such schedules or conditions of their operation shall also be submitted to the aeronautical authorities for approval. In special cases, the above set time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

2 — For minor ad hoc modifications or in case of ad hoc supplementary flights, the designated airline of one Contracting Party shall request prior permission to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least seven-working days before their intended operation. In special cases, this time limit may be reduced subject to agreement of the said authorities.

Article 15

Provision of statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, with such statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services.

Article 16

Tariffs

1 — The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating the whole or part of the same route.

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

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

4 — This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within 30 days from the date of submission, in accor-

dance with paragraph 3 of this article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than 30 days.

5 — If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6 — If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this article, or on the determination of any tariff under paragraph 5 of this article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of article 20 of this Agreement for the settlement of disputes.

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

Article 17

Consultations

1 — In order to ensure close cooperation concerning all the issues related to the implementation and application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other whenever it becomes necessary, on request of either Contracting Party.

2 — Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date of written request by one Contracting Party, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

Article 18

Modification of Agreement

1 — If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may at any time request consultation to the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of 60 days from the date of the request, unless otherwise agreed.

2 — Any amendment or modification of this Agreement shall be settled between the Contracting Parties according to their own constitutional procedures and shall come into effect when it has been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

3 — Modification to the annex may be effected by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force by an exchange of notes through diplomatic channels.

Article 19

Conformity with multilateral convention

The present Agreement and its annex shall be deemed to be amended without further agreement as may be necessary to conform with any multilateral convention

or agreement which may become binding on both Contracting Parties.

Article 20

Settlement of disputes

1 — If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by direct negotiation.

2 — If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to an arbitral tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or the third arbitrator is not appointed, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

3 — The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this article.

4 — If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph 2 of this article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

5 — Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 21

Termination

1 — Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

2 — In case any of the designated airlines is operating the agreed services, the validity of the Agreement shall be extended until the end of the period of the approved timetable.

Article 22

Registration

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 23

Entry into force

This Agreement shall come into force when the Contracting Parties, by an exchange of diplomatic notes, notify each other of the completion of their constitutional requirements.

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

Done at this day of . . . in . . . in two originals in the Portuguese, the Vietnamese and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of implementation, interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Portuguese Republic:



For the Socialist Republic of Vietnam:



ANNEX

SECTION 1

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Portuguese Republic:

Points in Portugal—two intermediate points to be specified—Ho Chi Minh City or Hanoi—two points beyond to be specified.

SECTION 2

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Socialist Republic of Vietnam:

Points in Vietnam—two intermediate points to be specified—Lisbon—two points beyond to be specified.

Notes

1 — The designated airline of each Contracting Party may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and or beyond points mentioned above provided that the agreed services on the route begins or ends in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

2 — The designated airline of each Contracting Party may select any intermediate and or beyond points at its own choice and may change its selection in the next season on condition that no traffic rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

3 — The exercise of fifth freedom traffic rights by the designated airline of either Contracting Party shall be subject to the agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA,
DO DESENVOLVIMENTO RURAL E DAS PESCAS

Decreto-Lei n.º 306/99

de 7 de Agosto

O Decreto-Lei n.º 350/90, de 6 de Novembro, que aprova o Regulamento da Comercialização de Alimentos Compostos para Animais, prevê a actualização regular do respectivo anexo, em função da evolução dos conhecimentos científicos e técnicos.

Está demonstrado, de acordo com elementos científicos e técnicos recentes, que uma maior ingestão de fósforo conduz à perturbação do equilíbrio ecológico dos lagos e dos mares e que o desenvolvimento de algas azuis, a falta de oxigénio, a mortalidade elevada dos peixes e a diminuição da diversidade biológica são efeitos que decorrem da eutrofização dos lagos interiores.

É, portanto, necessário evitar, tanto quanto possível, as descargas de fósforo, pelo que a obrigatoriedade da indicação do teor de fósforo na rotulagem dos alimentos compostos para peixes pode de algum modo contribuir para esse fim, dado que facilita a aplicação das boas práticas de alimentação dos peixes por parte dos criadores.

Por último, importa transpor para o direito interno as disposições comunitárias constantes da Directiva n.º 98/87/CE, da Comissão, de 13 de Novembro, que altera a Directiva n.º 79/373/CEE, do Conselho, relativa à comercialização de alimentos compostos para animais.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta, para valer como lei geral da República, o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

As disposições previstas para as declarações dos constituintes analíticos, constantes da parte B do anexo ao Decreto-Lei n.º 350/90, de 6 de Novembro, relativas aos alimentos completos, são substituídas pelas constantes do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 1 de Julho de 1999. — *António Manuel de Oliveira Guterres* — *Luís Manuel Capoulas Santos*.

Promulgado em Ponta Delgada, Açores, em 20 de Julho de 1999.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 22 de Julho de 1999.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.