

## قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ٢٨٠ لسنة ٢٠٠٢

بشأن الموافقة على اتفاق خطوط جوية منتظمة

بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية فيتنام الاشتراكية

الموقع فى القاهرة بتاريخ ٢٩/٤/١٩٩٩

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفقرة الثانية من المادة (١٥١) من الدستور :

**قرر:**

( مادة وحيدة )

ووفق على اتفاق خطوط جوية منتظمة بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية فيتنام الاشتراكية ، الموقع فى القاهرة بتاريخ ٢٩/٤/١٩٩٩ ، وذلك مع التحفظ بشرط التصديق .

صدر برئاسة الجمهورية فى ١٦ وجب سنة ١٤٢٣ هـ

( الموافق ٢٣ سبتمبر سنة ٢٠٠٢ م ) .

**حسنى مبارك**

وافق مجلس الشعب على هذا القرار بجلسته المعقودة فى ٢١ المحرم سنة ١٤٢٤ هـ

( الموافق ٢٤ مارس سنة ٢٠٠٣ م ) .

## اتفاق

### خطوط جوية منتظمة

بين حكومة جمهورية مصر العربية

وحكومة جمهورية فينتنام الاشتراكية

إن حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية فينتنام الاشتراكية والمشار إليهما فيما بعد في هذه الاتفاقية بالطرفين المتعاقدين .

حيث إنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤

وإذ يرغبان في إبرام اتفاقية مكملة للمعاهدة المذكورة بغرض إنشاء خطوط جوية منتظمة بين إقليميهما دولتيهما .

قد عينتا ممثليهما المفوضين لهذا الغرض .

واتفقتا على ما يلي :

### المادة (١)

#### تعريف

لأغراض هذه الاتفاقية ما لم يقتض النص خلاف ذلك :

( أ ) يقصد باصطلاح «معاهدة شيكاغو» المعاهدة الدولية للطيران المدني التي

فتحت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤

وتشمل (I) أى تعديل لها دخل حيز النفاذ طبقا للمادة (٩٤-أ) منها طالما أن

هذه الملاحق وتعديلاتها تم اعتمادها بواسطة الطرفين المتعاقدين (II) وأى ملحق

معتمد طبقا للعادة (٩٠) من هذه المعاهدة .

(ب) يقصد بإصطلاح « سلطات الطيران » في حالة جمهورية مصر العربية ، وزير النقل والمواصلات ، رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية العامة للضيران المدني ، وفي حالة جمهورية فيتنام الاشتراكية ، إدارة الطيران المدني الفيتنامية وفي كلتا احوالين أى شخص أو جهة مرخص لها بممارسة الوظائف المحددة للسلطات المذكورة .

(ج) يقصد بإصطلاح « مؤسسة نقل جوى معينة » مؤسسة نقل جوى تم تعيينها والترخيص لها طبقا للمادة (٤) من هذه الاتفاقية .

(د) يقصد بإصطلاح « إقليم » فيما يتعلق بالدولة المساحات الأرضية ( أراضي رئيسية وجزر ) والمياه الداخلية والمياه الإقليمية الملاصقة لها والفضاء الجوى الذى يعلوها والذى يقع تحت سيادة الدولة .

(هـ) يقصد بإصطلاح « خط جوى » ، « خط جوى دولى » ، « مؤسسة نقل جوى » و « التوقف لأغراض غير تجارية » نفس المعانى المحددة لكل منهما كما جاءت فى المادة (٩٦) من معاهدة شيكاغو .

(و) يقصد بإصطلاح « رسوم الانتفاع » الرسوم التى تفرض على مؤسسات النقل الجوى بواسطة السلطات المختصة أو تسمح بها لتقديم خدمات المطارات أو التسهيلات أو المساعدات الملاحية والمتضمنة الخدمات والتسهيلات المقدمة للطائرات وأطقمها والركاب والبضائع .

(ز) يقصد بإصطلاح « تعريفة » الأسعار التى تدفع لنقل ركاب وبضائع وشروط تطبيق هذه الأسعار بما فى ذلك عمولات الوكالة وأية خدمات إضافية مع استبعاد مقبل وشروط نقل البضائع .

(ح) يقصد بإصطلاح « خط جوى للبضائع » خط جوى دولى يتم تسييره بطائرات لنقل البضائع أو البريد بما فى ذلك الطاقم المعاون منفصلة أو مختلطة .

## المادة (٢)

### تطبيق المعاهدات متعددة الأطراف

١ - يعمل بأحكام المعاهدة إلى الحد الذي تنطبق فيه على الخطوط الجوية المنشأة طبقاً لهذه الاتفاقية فيما بين الطرفين المتعاقدين ولمدة هذه الاتفاقية ، باعتبارها جزءاً مكملاً لهذه الاتفاقية .

٢ - في حائذ دخول معاهدة متعددة الأطراف حيز النفاذ وانضم إليها الطرفان المتعاقدان فإن أحكام تلك المعاهدة تسري في شأنهما .

## المادة (٣)

### منح الحقوق

١ - يمنح كل طرف متعاقد لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية لتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة :

( أ ) الحق في الطيران عبر إقليم دولته بدون هبوط .

( ب ) الحق في التوقف في إقليمه لغير أغراض الحركة الجوية .

٢ - يمنح كل طرف متعاقد لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر حقوق المحددة في هذه الاتفاقية بغرض تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة والموضحة في منحق الاتفاقية . هذه « الخطوط » و« الطرق » يطلق عليها الخطوط المتفق عليها والطرق المحددة على التوالي وتتمتع المؤسسة المعينة من كل طرف متعاقد عند تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة في الفقرة (١) من هذه المادة بأحق في التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر على النقاط المحددة في جدول الطرق لهذه الاتفاقية لأغراض أخذ وإنزال ركاب وبضائع بما في ذلك البريد .

٣- ليس في الفقرة (٢) من هذه المادة ما يمكن تفسيره على أنه يخول مؤسسة النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق في أخذ ركاب وضياع بما في ذلك البريد من نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بمقابل أو أجر إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

#### المادة (٤)

#### التعيين والترخيص لمؤسسات النقل الجوي

١ - لكل طرف متعاقد الحق في أن يعين كشابة لدى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة .

٢ - على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه طلب التعيين أن يصدر ترخيص التشغيل اللازمة بدون تأخير لمؤسسة النقل الجوي المعينة طبقاً لأحكام الفقرتين (٣) ، (٤) من هذه المادة .

٣ يجوز لسلطات الطيران المدني لطرف متعاقد أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوافق لديها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح العادية والمعقولة التي تضيقها سلطات هذا الطرف المتعاقد على تشغيل الخطوط الجوية الدولية بما يتمشى وأحكام معاهدة شيكاغو .

٤ - لكل طرف متعاقد الحق في رفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة أو فرض الشروط التي تعتبر لازمة لممارسة المؤسسة المعينة للحقوق المحددة في المادة (٢) ، (٣) من هذه الاتفاقية، وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف المتعاقد بأن الملكية الجوهرية والرقابة الفعلية لتلك المؤسسة في يد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو في يد رعاياه .

٥ - يجوز للمؤسسة الجوية التي تم تعيينها والترخيص لها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها ، بشرط أن تراعى هذه المؤسسة أحكام هذه الاتفاقية .

### المادة (٥)

#### وقف أو إلغاء تراخيص التشغيل

- ١ - يحق لكل طرف متعاقد أن يلغى ترخيص التشغيل أو يوقف ممارسة الحقوق أو يفرض ما يراه ضرورياً من شروط، وذلك :
  - ( أ ) في حالة عدم اقتناعه بأن الملكية الجوهرية والرقابة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد أحد رعاياها ، أو
  - ( ب ) في حالة فشل مؤسسة النقل الجوي المعينة في الالتزام بالقوانين ولوائح دولة الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق ، أو
  - ( ج ) في حالة فشل المؤسسة المذكورة في التشغيل طبقاً للشروط المحددة لها في الاتفاقية .
- ٢ - إذا لم يكن الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة ضرورياً لمنع مزيد من المخالفات للقوانين واللوائح ، فإن ممارسة ذلك الحق لا يكون إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر . ويجب في هذه الحالة أن تبدأ المشاورات خلال ٦٠ (ستون) يوماً من تاريخ طلب أي طرف متعاقد لهذه المشاورات .

### المادة (٦)

#### قواعد تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها

- ١ - العمل على إتاحة فرص عادلة ومتكافئة وتخويل المؤسسات المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين في عرض حمولات متساوية لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما .

٢ - يراعى أن تأخذ مؤسسة النقل الجوي المعينة لكل طرف متعاقد في الاعتبار مصالح المؤسسة المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر بدون مبرر بالخطوط الجوية التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي الأخيرة على كل أو جزء من الطرق الجوية المذكورة .

٣ - يجب عند تشغيل الخطوط الجوية المسيرة من المؤسسات الجوية المعينة أن ترتبط ارتباطا وثيقا مع متطلبات الجمهور للنقل على الطرق المحددة ، ويكون هدفها الرئيسي عرض سعة مقعدية بمعامل حمولة معقولة ومناسب لمتطلبات نقل الحركة الحالية للركاب والبضائع والبريد بين إقليمى الطرفين المتعاقدين .

٤ - يتم تحديد إجمالي السعة المقعدية على الخطوط الجوية انشغاق عليها والتي تعرضها المؤسسات الجوية المعينة لكل من الطرفين المتعاقدين طبقا للمبادئ السابقة ، وذلك قبل التشغيل بواسطة سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين .

#### المادة (٧)

#### التعريفات

١ - تحدد التعريفات على أى خط جوى متفق عليه عند مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بها بما فى ذلك تكاليف التشغيل والرياح المعقول وخصائص مؤسسة النقل الجوى ( مثل مستويات السرعة والخدمة ) والتعريفات التي تطبقها مؤسسات النقل الجوية الأخرى على أى جزء من الطرق المحددة . وتحدد هذه التعريفات طبقا للأحكام الموضحة فى هذه المادة .

٢ - يجب أن يتم الاتفاق على التعريفات المشار إليها فى الفقرة (١) من هذه المادة وعمولات الوكالات المرتبطة بها ، كلما أمكن بين مؤسسات النقل الجوي المعينة على كل

من الطرق المحددة وذلك بالتشاور مع المؤسسات الأخرى العاملة على كل أو جزء من ذلك الطريق . وتقدم التعريفات التي يتم الاتفاق عليها إلى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها .

٣ - إذا لم تتفق مؤسسات النقل الجوي النعينة على أى تعريفية ، أو إذا لم يتفق عليها بسبب آخر طبقاً لأحكام الفقرة (٢) من هذه المادة ، فإن سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين عليهما محاولة الاتفاق على التعريفات .

٤ - إذا لم تتفق سلطات الطيران المدني على أية تعريفية مقدمة لها طبقاً للفقرة (٢) من هذه المادة أو تحديد أية تعريفية طبقاً للفقرة (٣) فإنه يتم تسوية النزاع وفقاً لأحكام المادة (١٧) من هذه الاتفاقية .

٥ - لا يسرى مفعول أية تعريفية ما لم توافق عليها سلطات الطيران المدني لأى من الطرفين المتعاقدين .

٦ - تظل التعريفات التي وضعت وفقاً لأحكام هذه المادة سارية المفعول إلى أن يتم وضع تعريفية جديدة طبقاً لأحكام هذه المادة .

#### المادة (٨)

#### الرسوم الجمركية

١ - تعفى من كافة الرسوم الجمركية والتفتيش وغيرها من الفروض والضرائب الطائرات التي تستخدمها المؤسسة المعينه من كلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل خطوط جوية دولية وكذلك ما تحمله هذه الطائرات من معدات المعتمدة وقطع الغيار والوقود وزيوت التشحيم والمخزون على متن هذه الطائرات والمتضمنة الأغذية والمشروبات والتبغ وذلك عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تبقى على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها .



٢ - تعفى أيضا من نفس الفروض والضرائب فيما عدا الرسوم التي تدفع مقابل الخدمة المقدمة الآتي :

( أ ) خزير الطائرات التي تؤخذ على متنها في إقليم دولة أي من الطرفين المتعاقدين وذلك في حدود ما تقرره سلطات طيران هذا الطرف المتعاقد ولقرض استخدامه على متن الطائرة العاملة على طريق محدد للطرف المتعاقد الآخر .

( ب ) قرض الغيار التي تدخل إلى إقليم دولة أي طرف متعاقد لصيانة وإصلاح الطائرات المستخدمة على طريق محدد بواسطة المؤسسة المعنية من الطرف المتعاقد الآخر .

( ج ) انقود وزيت التشحيم المخصصة لتزويد الطائرات التي تعمل على طريق محدد بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر حتى ولو استخدمت هذه المؤن على جزء من الرحلة التي تتم فوق إقليم الطرف المتعاقد التي تم فيه التزود بها .

المواد المشار إليها في الفقرات (أ)، (ب)، (ج) أعلاه ، يجوز أن يطلب وضعها تحت رقابة وإشراف السلطات الجمركية .

٣ - يجوز إنزال معدات الإقلاع العادية وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لأي طرف متعاقد في إقليم دولة انطرف المتعاقد الآخر وذلك بعد موافقة السلطات الجمركية المختصة لذلك الطرف المتعاقد . وفي هذه الحالة يجوز أن توضع هذه الأشياء تحت رقابة هذه السلطات حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها طبقا للأنظمة الجمركية .

المادة (٩)

تشغيل الطائرات المؤجرة

عندما تطلب مؤسسة نقل جوى معينة استخدام طائرة مؤجرة على خطوطها الجوية فإن ذلك يتم في ضوء القواعد انطبقة للضرف المتعاقد الآخر، وطبقا للشروط التالية :

( أ ) عدم السماح للشركة المؤجرة واتباعه نظرف ثالث بمقتضى ترتيبات التأجير لمؤسسة طيران بحقوق نقل غير مقررة .

( ب ) أن الأرباح المائية التى يحصل عليها الضرف المؤجر لا تتوقف على الريح أو الخسائر لتشغيل مؤسسة النقل الجوى المعينة .

( ج ) أن تحدد سلطات الطيران المذنى لكلا الطرفين المتعاقدين ، ما إذا كانت، الصلاحية ومستويات التشغيل لأى طائرة مؤجرة تشغيلها مؤسسة النقل الجوى عند المستوى الذى تكون فيه مقبولة لديها .

المادة (١٠)

امسن الطيران

١ - يؤكد الطرفان المتعاقدان تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولى التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المذنى ضد أفعال التدخل غير المشروع ، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما طبقا للقانون الدولى فإن الطرفين المتعاقدين يتصرفان وفقا لأحكام اتفاقية الجرائم والأفعال الأخرى التى ترتكب على متن الطائرات الموقعة فى طوكيو فى ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ واتفاقية قمع أفعال الاستيلاء ، غير المشروع على الطائرات الموقعة فى لاهائى فى ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ ، واتفاقية قمع أفعال العنف غير المشروعة ضد سلامة الطيران المذنى الموقعة فى مونتريال فى ٢٣ سبتمبر ١٩٧١

٢ - يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الممكنة إلى كل منهما لمنع أفعال الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات والتسهيلات الملاحية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

٣ - يتصرف الطرفان المتعاقدان في علاقاتهما المتبادلة وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوع من جانب المنظمة الدولية للطيران المدني والمحددة في صورة ملاحق لعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية مطبقة على الطرفين المتعاقدين وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة لديهم أو مستثمري الطائرات الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما ومستثمري المطارات في إقليم دولتيهما ، بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران .

٤ - يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يطلب من مستثمري الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) من هذه المادة عند دخوله إقليم أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات داخل إقليمه لحماية الطائرات وفحص الركاب والطاقم والأشياء المنصوبة والأمتعة والضياع وخزير الطائرة قبل وأثناء الشحن والتفريغ ، وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الاعتبار لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة أي تهديد .

٥ - في حالة وقوع حادث إستيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية أو تهديد بوقوعه أو وقوع أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها أو ضد المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية ، يقوم الطرفان بمساعدة بعضها للإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بسرعة وأمان وذلك عن طريق تسهيل الإتصالات وغيرها من التدابير اللازمة .

٦ - يتخذ كل طرف متعاقد الإجراءات العلمية للتأكد من أن الطائرة الواقعة تحت فعل الإستيلاء، غير المشروع أو لأي أعمال أخرى غير مشروعة والتي هبضت في إقليمه قد تم التحفظ عليها على الأرض إلا إذا كان إقلاعها ضرورياً لحماية الحياة البشرية وتتخذ تلك المشاورات كلما أمكن على أساس المشاورات المشتركة .

#### المادة (١١)

##### تقديم بيانات التشغيل

تحت سلطات الطيران المدني لأي طرف متعاقد مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لها بأن تخطر مقدما سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر وقبل تشغيل الخطوط المتفق عليها بتوع التشغيل وطراز الطائرات المستخدمة ، وجدول التشغيل ، والتعريفات المطبقة ، وكافة البيانات المتعلقة بالتشغيل . بما في ذلك البيانات التي تمنح سلطات الطيران المدني بأن متطلبات التشغيل وفقا للاتفاقية قد روعيت .  
وبالمثل تطبق شروط هذه المادة بالنسبة لأي تعديل متعلق بالخطوط المتفق عليها .

#### المادة (١٢)

##### تقديم الإحصائيات

يجب على سلطات الطيران المدني لطرف متعاقد أن يمد سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر عند طلبها بالتقارير والإحصائيات الدورية وفقا لما هو معمول به وبغرض مراجعة الحمولة المعروضة على الخطوط المتفق عليها بواسطة مؤسسة النقل الجوي انعيثة من قبل هذا الطرف المتعاقد الآخر. وأن تتضمن هذه التقارير كافة البيانات المطلوبة لتحديد حجم الحركة المنقولة في الوصول والقيام من هذه المؤسسة على الخطوط المتفق عليها .

### المادة (١٣)

#### تحويل الفوائض

١ - يحق لكل مؤسسة نقل جوى معينة عند الطلب تحويل فوائض إيراداتها عن المبالغ المحصلة عن نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد إلى دولتها بعملة حرة قابلة للتحويل ويسمح بالتحويل بدون قيود وفق تسعر انصرف المعمول به عند تحويل تلك الفوائض على العمليات التجارية التي تكون نافذة في ذلك الوقت . وبدون تحصيل أية رسوم فيما عدا تلك التي تحصلها عادة البنوك مقابل التحويل . ويجرى التحويل وفقا لقواعد تحويل العملات الأجنبية لدى الطرف المتعاقد المختص .

٢ - عندما يكون هناك اتفاق دفع خاص قائم بين الطرفين المتعاقدين فإنه يجب أن تتم المدفوعات طبقا لأحكام هذا الاتفاق .

### المادة (١٤)

#### المبيعات والتمثيل التجاري

١ - يحق لمؤسسة النقل الجوى المعنية لطرف متعاقد إنشاء مكاتب تمثيل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر . . وهذه المكاتب من الممكن أن تتضمن موظفين تجاريين وقنيين وداريين .

٢ - يحق لمؤسسة النقل الجوى المعنية لأي طرف متعاقد في أن تحتفظ في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو تستقدم من دولتها ممثلها الإداريين والفنيين وأخصائيين في العمليات وغيرهم اللازمين لتشغيل الخطوط الجوية وذلك طبقا للقوانين واللوائح المتعلقة بالدخول والإقامة والاستخدام للطرف المتعاقد الآخر .

٣ يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية لكل طرف متعاقد أن تمارس عمليات بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء مباشرة أو من خلال وكلاء ويكون لهذه المؤسسة أن تعرض للبيع خدماتها ولأي شخص حرية شراء وثائق السفر بأي عملة حرة قابلة للتحويل . ويحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تستخدم وثائق سفرها الخاصة بها .

#### المادة (١٥)

#### رسوم الإنتفاع

يجب أن لا تكون الرسوم المفروضة في إقليم طرف متعاقد مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى بواسطة طائرات مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك التي تدفع بواسطة طائرات مؤسسة النقل الجوي العاملة على خطوط جوية دولية مماثلة للطرف المتعاقد الأول .

#### المادة (١٦)

#### المشاورات

يجوز لأي طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب إجراء مشاورات لتنفيذ ، تفسير ، تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية أو الالتزام بها . وتبدأ هذه المشاورات بين سلطات الطيران المدني خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر طلب مكتوب ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على غير ذلك .

#### المادة (١٧)

#### تسوية الخلافات

١ - إذا نشأ أي خلاف يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، فعلى سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين أن يحاولا تسويته بالمفاوضات المباشرة بينهما .

٢ - إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل لحل الخلاف عن طريق المفاوضات ، فإنه يجوز لهما إحالة الخلاف للفصل فيه إلى شخص أو هيئة .. وإذا لم يتفقا على ذلك فإنه بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين يجب تقديم موضوع الخلاف إلى محكمة تحكيم من ثلاثة محكمين ، ويقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم واحد ويتم تعيين المحكم الثالث بمعرفة المحكمين اللذين سبق تعيينهما .

ويجب على كل من الطرفين المتعاقدين تعيين محكمًا خلال فترة ٦٠ (ستون) يوماً من تاريخ استلام أي طرف متعاقد من الطرف المتعاقد الآخر إخطاراً بالطريق الدبلوماسي طالباً التحكيم في الخلاف .. ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة ٦٠ (ستون) يوماً اللاحقة وإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكمًا ثالثًا خلال الفترة المحددة .. فإنه يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أن يعين محكمًا ثالثًا .. ويجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يعمل رئيساً لمحكم التحكيم .

٣ - تقرر محكمة التحكيم المشكلة بإجراءاتها وزمن ومكان انعقادها على أن يتحمل الطرفان المتعاقدان التكاليف مناصفة فيما بينهما .

٤ - يلتزم كلا الطرفين المتعاقدان بالأوامر المؤقتة والقرارات الصادرة من محكمة التحكيم المشكلة وفقاً للشروط الواردة في الفقرة (٢) من هذه المادة .

#### المادة (١٨)

#### التعديلات

١ - إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية ، فيجوز له أن يطلب إجراء مشاورات والتي قد تكون بين سلطات الطيران المدني عن طريق

المباحثات المباشرة أو من خلال رسائل متبادلة والتي يجب أن تبدأ خلال فترة ستون يوماً من تاريخ الطنب ... وأى تعديلات يتفق عليها يجب أن تدخل حيز النفاذ عندما يخطر الطرفين المتعاقدين كل منهما للآخر بإتمام إجراءاتهما الدستورية .

٢ - يجوز إجراء أى تعديلات على الطرق المحددة فى ملحق جدول الطرق بالاتفاق مباشرة بين سلطات أنظيران المختصة للطرفين المتعاقدين وتعتبر سارية بتبادل الرسائل الدبلوماسية بينهما .

#### المادة (١٩)

#### الإنهاء

يجوز لكل طرف متعاقد فى أى وقت أن يخضر كتابة الطرف الآخر برغبته فى إنهاء العمل بهذه الاتفاقية .. وهذا الإخطار يرسل فى نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذه الاتفاقية بعد مضى اثنى عشر شهراً من تاريخ استلام الإخطار بواسطة الطرف المتعاقد الآخر .. مالم يتم سحب هذا الإخطار بالاتفاق قبل انقضاء هذه المدة .. وفى حالة عدم إقرار الطرف الآخر باستلام إخطار .. فإنه يعتبر قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوماً من تاريخ استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار .

#### المادة (٢٠)

#### الملحق

يعتبر الملحق المرفق بهذه الاتفاقية جزءاً منها .. وكل إشارة تعتبر إشارة للملحق إلا إذا اتفق على غير ذلك صراحة .



### المادة (٢١)

## التسجيل

يتم تسجيل هذه الاتفاقية وأى تعديلات لها لدى مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني .

### المادة (٢٢)

## الدخول إلى حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بمجرد إخطار كل من الطرفين المتعاقدين للطرف الآخر كتابة بإتمام الإجراءات الدستورية المعمول بها لدى كل منهما .  
وإشهاداً على ما تقدم فإن المرقعان أدناه مفوضين من حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

وقع في القاهرة بتاريخ التاسع والعشرون من شهر أبريل سنة ألف وتسعمائة تسع وتسعون من أصلين باللغات العربية والفيتنامية والإنجليزية ولكل منها ذات الحجية ،  
وفي حالة الاختلاف في التفسير يعتد بالنص الإنجليزي .

عن

حكومة جمهورية فيتنام الاشتراكية

عن

حكومة جمهورية مصر العربية

## ملحق جدول الطرق

### ١ - قسم ١ :

الطرق التي تسيرها المؤسسة الجوية المعينة من جانب جمهورية فيتنام الاشتراكية :

نقاط البداية	نقاط متوسطة	نقاط الوصول	نقاط فيما وراء
نقاط في جمهورية	نقطتين يتفق عليهما بعد	القاهرة	نقطتين يتفق عليهما بعد
فيتنام الاشتراكية			

### ٢ - قسم ٢ :

الطرق التي تسيرها المؤسسة الجوية المعينة من جانب جمهورية مصر العربية :

نقاط البداية	نقاط متوسطة	نقاط الوصول	نقاط فيما وراء
نقاط في جمهورية	نقطتين يتفق عليهما بعد	هانوي	نقطتين يتفق عليهما بعد
مصر العربية			

### ملحوظات :

١ - يجوز للمؤسسة الجوية المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين أن لا تستعمل بعض النقاط المذكورة عاليه على كل أو بعض رحلاتها بشرط أن تبدأ تلك الرحلات وتنتهى في إقليم ذلك الضرف المتعاقد .

٢ - يجوز للمؤسسة الجوية المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تنقل ركاب وضياع ويريد بين نقاط في إقليم الضرف المتعاقد الأخر ونقاط في إقليم دولة ثالثة بشرط موافقة سلطات طيران الطرفين المتعاقدين .