PHẦN VĂN BẢN KHÁC

BỘ NGOẠI GIAO

BỘ NGOẠI GIAO

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 43/2011/TB-LPQT

Hà Nội, ngày 14 tháng 7 năm 2011

THÔNG BÁO
Về việc điều ước quốc tế có hiệu lực

Thực hiện quy định tại khoản 3 Điều 47 của Luật Ký kết, gia nhập và thực hiện điều ước quốc tế năm 2005, Bộ Ngoại giao trân trọng thông báo:

Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Ca-na-đa về vận tải hàng không, ký tại Môn-trê-an ngày 28 tháng 9 năm 2004, có hiệu lực kể từ ngày 04 tháng 7 năm 2011.

Bộ Ngoại giao trân trọng gửi Bản sao lục Hiệp định theo quy định tại Điều 68 của Luật nêu trên./.

TL. BỘ TRƯỞNG
KT. VỤ TRƯỞNG
VỤ LUẬT PHÁP VÀ ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ
PHÓ VỤ TRƯỞNG

Nguyễn Thị Minh Nguyệt

HIỆP ĐỊNH
GIỮA CHÍNH PHỦ NƯỚC CHXHCN VIỆT NAM VÀ CHÍNH PHỦ CANAĐA VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

ĐIỀU	TIÊU ĐỀ
I	Định nghĩa
II	Áp dụng Công ước Chicago
III	Trao quyền
IV	Chỉ định và cấp phép
V	Thu hồi và hạn chế giấy phép
VI	Áp dụng luật
VII	Công nhận chứng chỉ và bằng
VIII	An ninh hàng không
IX	Sử dụng trang thiết bị sân bay và hàng không
X	Tải cung ứng
XI	Thống kê
XII	Thuế hải quan và các lệ phí khác
XIII	Giá cước
XIV	Bán và chuyển tiền
XV	Đại diện hãng hàng không
XVI	Dịch vụ kỹ thuật mặt đất
XVII	Áp dụng đối với chuyến bay không thường lệ
XVIII	Trao đổi ý kiến
XIX	Sửa đổi Hiệp định
XX	Giải quyết tranh chấp
XXI	Chuyến bay không hút thuốc
XXII	Chấm dứt
XXIII	Đăng ký với ICAO
XXIV	Các công ước đa phương
XXV	Tiêu đề
XXVI	Có hiệu lực

HIỆP ĐỊNH
GIỮA CHÍNH PHỦ NƯỚC CHXHCN VIỆT NAM VÀ CHÍNH PHỦ CANAĐA VỀ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Canađa, 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 ký kết một Hiệp định vận tải hàng không, bổ sung cho Công ước nói trên,

Đã thỏa thuận như sau:

Điều I. Định nghĩa

Dùng cho Hiệp định này, trừ khi quy định khác:

(a) "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 được thông qua theo Điều 90 của Công ước và bất cứ sửa đổi nào của Phụ lục hoặc của Công ước theo Điều 90 và 94 của Công ước trong chừng mực các Phụ lục và sửa đổi đó được cả hai Bên ký kết phê chuẩn;

(b) "Nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam - Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam và, trong trường hợp Canađa, chỉ Bộ trưởng Giao thông Vận tải và Cơ quan Vận tải Canađa hoặc, trong cả hai trường hợp, chỉ bất cứ người hoặc cơ quan nào được ủy quyền thực hiện các chức năng mà các nhà chức trách nói trên đang thực hiện;

(c) "Hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo đúng Điều IV của Hiệp định này;

(d) "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) "Chuyến bay", "Chuyến bay quốc tế", "Hãng hàng không" và "Dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa tương ứng được quy định ở Điều 96 của Công ước;

(f) "Chuyến bay thỏa thuận" chỉ các chuyến bay trên các đường bay quy định tại Hiệp định này đối với việc vận chuyển hành khách và hàng hóa, bao gồm cả bưu kiện, riêng biệt hoặc kết hợp;

(g) "Hiệp định" chỉ Hiệp định này, bất cứ Phụ lục kèm theo Hiệp định và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định hoặc của Phụ lục;

(h) "Lệ phí sử dụng" chỉ một lệ phí do nhà chức trách có thẩm quyền thu hoặc cho phép thu đối với các hãng hàng không cho việc cung ứng tài sản hoặc các trang

thiết bị của sân bay, các trang thiết bị dẫn đường và dịch vụ và trang thiết bị an ninh hàng không, bao gồm cả các dịch vụ và các phương tiện liên quan cho tầu bay, tổ bay, hành khách và hàng hóa của các tầu bay này.

Điều II. Áp dụng công ước Chicago

Các điều khoản của Hiệp định này sẽ tùy thuộc vào các điều khoản của Công ước Chicago trong chừng mực các điều khoản đó được áp dụng với các chuyến bay quốc tế.

Điều III. Trao quyền

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho Bên ký kết kia các quyền sau đây để hãng hàng không hoặc các hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định tiến hành các chuyến bay quốc tế:

a) bay không hạ cánh qua lãnh thổ của mình;

b) hạ cánh tại lãnh thổ của mình với mục đích phi thương mại; và

c) trừ khi được xác định khác trong Hiệp định này, hạ cánh tại lãnh thổ của mình với mục đích lấy lên và đưa xuống, trên các đường bay quy định trong Hiệp định này, vận chuyển quốc tế dưới dạng hành khách và hàng hóa, bao gồm cả bưu kiện, riêng biệt hoặc kết hợp.

2. Các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết, ngoài các hãng hàng không được chỉ định theo Điều IV của Hiệp định này, sẽ được hưởng các quyền quy định tại điểm 1(a) và (b) của Điều này tùy thuộc vào luật và các quy định quốc gia.

3. Không ý nào trong điểm (1) của Điều này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên máy bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách và hàng hoá, bao gồm cả 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. 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 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 thỏa thuận lại tạm thời về các đường bay.

Điều IV. Chỉ định và cấp phép

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định, bằng công hàm, một hoặc các hãng hàng không khai thác các chuyến bay thỏa thuận của Bên ký kết đó và có quyền thu hồi sự chỉ định đó đối với bất kỳ hãng hàng không nào hoặc đổi hãng hàng không khác thay cho hãng hàng không đã được chỉ định trước đây.

2. Khi nhận được thông báo chỉ định hoặc thay thế phù hợp với điểm 1 của Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, tùy thuộc vào các quy định của điểm 3 và 4 của Điều này và phù hợp với luật và quy định của Bên ký kết đó, sẽ không chậm trễ cấp cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định đó giấy phép khai thác thích hợp để khai thác các chuyến bay thỏa thuận mà hãng hàng không đã được chỉ định thực hiện.

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 quy định theo pháp luật và các quy định được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các điều khoản của Công ước Chicago.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nói ở điểm 2 của Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc một hãng hàng không được chỉ định thực hiện các quyền quy định ở Điều 3 của Hiệp định này, trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết nói trên không được thỏa mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó thuộc về Bên ký kết đã chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó.

5. Khi nhận được giấy phép như vậy thì hãng hàng không được chỉ định đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thỏa thuận vào bất cứ lúc nào, toàn bộ hoặc một phần, với điều kiện hãng hàng không này tuân thủ các quy định hiện hành của Hiệp định này, đặc biệt là khi cần thiết, giá cước đã được thiết lập phù hợp với các quy định của Điều XIII của Hiệp định này.

Điều V. Thu hồi và hạn chế giấy phép

1. Mỗi Bên ký kết, trực tiếp hoặc thông qua Nhà chức trách hàng không, sẽ có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền được quy định trong Hiệp định này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:

a) trong bất kỳ trường hợp nào khi Bên ký kết đó không được thỏa mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết đã chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó; hoặc

b) trong trường hợp hãng hàng không này không tuân thủ luật pháp hoặc các quy định của Bên ký kết trao các quyền đó; hoặc

c) trong trường hợp hãng hàng không này khai thác không theo đúng các điều kiện được quy định trong Hiệp định này.

2. Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ ngay lập tức, hoặc áp đặt các điều kiện nói ở điểm 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa việc vi phạm thêm luật pháp và các quy định hoặc trừ khi vấn đề an toàn hoặc an ninh thấy cần phải có các hành động ngay lập tức theo Điều này, Điều VII hay Điều VIII, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày yêu cầu hoặc trong thời hạn dài hơn theo thỏa thuận giữa các Nhà chức trách hàng không.

Điều VI. Áp dụng luật

1. Luật, quy định và các thủ tục của một Bên ký kết liên quan đến việc tầu bay tham gia không lưu quốc tế vào, ở lại, hoặc đi khỏi lãnh thổ của Bên ký kết

đó hoặc liên quan đến khai thác và dẫn đường tầu bay như vậy sẽ được các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia tuân thủ khi vào, ra và trong khi ở tại lãnh thổ nói trên.

2. Luật và quy định của một Bên ký kết về vào, ra, quá cảnh, xuất nhập cảnh, hộ chiếu, hải quan và kiểm dịch sẽ được hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia tuân thủ và được tuân thủ bởi hoặc đại diện cho tổ bay, hành khách, hàng hóa, bao gồm cả bưu kiện của hãng hàng không đó khi quá cảnh, vào, đi khỏi và khi ở tại lãnh thổ của Bên ký kết đó.

3. Trong khi áp dụng các quy định hải quan, xuất nhập cảnh, kiểm dịch và các quy định tương tự của mình, không một Bên ký kết nào dành cho hãng hàng không của mình hoặc dành cho bất cứ hãng hàng không nào khác sự ưu tiên hơn hãng hàng không của Bên ký kết kia tham gia giao lưu hàng không quốc tế tương tự.

Điều VII. Các tiêu chuẩn an toàn, chứng chỉ và bằng

1. Các chứng chỉ khả phi, chứng chỉ năng lực và bằng được Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp, hoặc làm cho có hiệu lực, và đang còn hiệu lực, sẽ được Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia công nhận có hiệu lực nhằm khai thác các chuyến bay thỏa thuận, với điều kiện là các chứng chỉ hoặc bằng như vậy đã được cấp, hoặc làm cho có hiệu lực tuân thủ hoặc phù hợp với các tiêu chuẩn được thiết lập theo Công ước. Tuy nhiên, Nhà chức trách của mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận chứng chỉ năng lực 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.

2. Nếu các đặc quyền hoặc các điều kiện của các chứng chỉ hoặc bằng nêu tại điểm 1 trên đây, do Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp cho bất kỳ người hoặc hãng hàng không được chỉ định nào hoặc liên quan tới tầu bay sử dụng trong việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận, cho phép có sự khác biệt đối với các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước, và sự khác biệt đó đã được đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng Quốc tế, Bên ký kết kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến giữa các Nhà chức trách hàng không phù hợp với Điều XVIII của Hiệp định này nhằm làm rõ thực tiễn này.

3. Việc trao đổi ý kiến liên quan đến các tiêu chuẩn và yêu cầu về an toàn do Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia duy trì và quản lý liên quan tới trang thiết bị hàng không, tổ bay, tầu bay và việc khai thác của các hãng hàng không được chỉ định sẽ được tiến hành trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu từ Bên ký kết kia, hoặc trong thời hạn khác có thể được các bên thỏa thuận. Nếu sau các cuộc trao đổi ý kiến như vậy, Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết thấy Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia không duy trì và quản lý một cách hữu hiệu các tiêu chuẩn và yêu cầu về an toàn trong những lĩnh vực mà ít nhất bằng các tiêu chuẩn tối thiểu có thể được thiết lập theo công ước thì Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia sẽ được thông báo về các phát hiện đó và các bước được coi là cần thiết để tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu này. Việc không tiến hành các biện pháp sửa chữa thích hợp trong vòng mười lăm (15) ngày hoặc trong

một thời hạn khác có thể được các bên thỏa thuận, sẽ là cơ sở cho việc từ chối, thu hồi, đình chỉ hoặc áp đặt các điều kiện đối với giấy phép của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định.

4. Phù hợp với Điều 16 của Công ước, bất kỳ tầu bay nào được khai thác bởi hoặc với danh nghĩa của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của một Bên ký kết, trong khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, có thể phải chịu sự kiểm tra của nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó bên trong và xung quanh tầu bay để kiểm tra tính hiệu lực của các tài liệu của tầu bay và tổ bay và hiện trạng của tầu bay và trang thiết bị của tầu bay (trong Điều này được gọi là "kiểm tra tại sân đỗ"), với điều kiện việc kiểm tra này không dẫn đến việc chậm trễ bất hợp lý.

5. Nếu nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết, sau khi thực hiện việc kiểm tra tại sân đỗ phát hiện rằng:

(a) một tầu bay hoặc việc khai thác tầu bay không tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước; và/hoặc

(b) thiếu việc duy trì và quản lý hữu hiệu các tiêu chuẩn về an toàn được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước,

nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó, vì mục đích của Điều 33 của Công ước, có thể tự kết luận là các yêu cầu theo đó các chứng chỉ hoặc bằng liên quan đến tầu bay đó hoặc liên quan đến tổ bay của tầu bay đó đã được cấp hoặc làm cho có hiệu lực hoặc là các yêu cầu theo đó tầu bay được khai thác không bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước. Sự kết luận đó cũng có thể được áp dụng nếu việc kiểm tra tại sân đỗ bị từ chối.

6. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền, không cần thảo luận, thu hồi, hủy bỏ, đình chỉ hoặc áp đặt những điều kiện đối với việc cấp phép của một hoặc các hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp nhà chức trách hàng không của Bên ký kết thứ nhất kết luận rằng cần có hành động ngay lập tức vì sự an toàn khai thác của hãng hàng không.

7. Bất kỳ hành động nào của nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết theo đoạn 3 hoặc 6 nêu trên sẽ bị chấm dứt khi cơ sở của việc thực hiện các hành động đó không còn nữa.

Điều VIII. An ninh hàng không

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của các bên đối với nhau về việc bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại hành vi can thiệp bất hợp pháp sẽ là một bộ phận không thể tách rời của Hiệp định này.

2. Không làm hạn chế tới tính tổng thể của các quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết đặc biệt sẽ hành động phù hợp với các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay, ký tại Tokyo ngày 14/9/1963, Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt máy bay bất hợp pháp ký tại La Hay ngày 16/12/1970, Công ước về đấu tranh với những hành vi bất hợp pháp chống lại

an toàn hàng không dân dụng, ký tại Montreal ngày 23/9/1971 và Nghị định thư về đấu tranh với các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các sân bay phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, ký tại Montreal ngày 24/02/1988 và bất kỳ hiệp định đa phương nào về an ninh hàng không có sự ràng buộc cả hai Bên ký kết.

3. Các Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhau theo yêu cầu tất cả sự giúp đỡ cần thiết để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt tàu bay dân dụng bất hợp pháp và những hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay đó, hành khách và thành viên tổ bay, sân bay và các trang thiết bị dẫn đường hàng không, và bất kỳ mối đe dọa nào đối với an ninh hàng không dân dụng.

4. Các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và là Phụ lục của Công ước hàng không dân dụng quốc tế trong giới hạn mà các quy định về an ninh này áp dụng đối với các Bên ký kết; họ sẽ yêu cầu rằng các nhà khai thác tàu bay theo đăng ký của mình, các nhà khai thác tàu bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú trên lãnh thổ của mình, và các nhà khai thác sân bay trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với những quy định về an ninh hàng không. Theo đó, mỗi Bên ký kết sẽ thông báo cho Bên ký kết kia bất kỳ sự khác biệt nào giữa quy chế và thực tiễn quốc gia của mình với các tiêu chuẩn an ninh hàng không của các Phụ lục đề cập trong điểm này. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu tham khảo ý kiến ngay lập tức với Bên ký kết kia vào bất cứ lúc nào để thảo luận những sự khác biệt đó.

5. Mỗi Bên ký kết đồng ý rằng các nhà khai thác tàu bay của mình có thể bị Bên ký kết kia yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại điểm 4 ở trên đối với việc vào, ra hoặc ở trên lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích đáng đang được áp dụng một cách hữu hiệu trên lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, những vật dụng xách tay, hành lý, hàng hóa và phụ tùng máy bay trước và trong khi đưa lên/đưa xuống khỏi tàu bay.

6. Mỗi Bên ký kết sẽ, khi thấy cần thiết, đáp ứng bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với mối đe dọa cụ thể.

7. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền, trong vòng sáu mươi (60) ngày sau từ khi có thông báo (hoặc khoảng thời gian ngắn hơn do các nhà chức trách hàng không thỏa thuận), cho các nhà chức trách hàng không của mình tiến hành đánh giá trên lãnh thổ của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh được các nhà khai thác tàu bay đang tiến hành, hoặc dự định sẽ tiến hành đối với các chuyến bay đi, đến lãnh thổ của mình. Các thỏa thuận về mặt hành chính cho việc thực hiện các đánh giá này sẽ được nhà chức trách hàng không của các bên thỏa thuận và thực hiện ngay không trì hoãn để đảm bảo rằng những đánh giá này sẽ được thực hiện một cách nhanh chóng.

8. Khi có sự cố hoặc nguy cơ sự cố về bắt giữ trái phép tàu bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay đó, hành khách,

thành viên tổ bay, sân bay hoặc các trang thiết bị dẫn đường hàng không xảy ra, các Bên ký kết sẽ hỗ trợ nhau bằng việc tạo thuận lợi trong việc thông tin liên lạc và tiến hành những biện pháp thích hợp khác nhau nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự cố hoặc nguy cơ sự cố đó.

9. Khi một Bên ký kết có cơ sở hợp lý cho rằng Bên ký kết kia không tuân thủ những quy định của điều này, thì Bên đó có thể yêu cầu các cuộc trao đổi. Các cuộc trao đổi như vậy sẽ bắt đầu trong vòng mười lăm (15) ngày từ khi nhận được yêu cầu từ một Bên ký kết. Việc không đạt được thỏa thuận trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ khi bắt đầu đàm phán sẽ tạo cơ sở cho việc thu hồi, hủy bỏ, đình chỉ hoặc áp đặt các điều kiện lên giấy phép của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định. Nếu trong trường hợp khẩn cấp, hoặc để ngăn chặn việc tiếp tục không tuân thủ theo các quy định của Điều này, Bên ký kết thứ nhất có thể có tạm thời hành động vào bất cứ thời gian nào.

Điều IX. Sử dụng sân bay và các trang thiết bị hàng không

1. Các hãng hàng không của một Bên ký kết sẽ được sử dụng các sân bay, đường bay, các dịch vụ kiểm soát không lưu và dẫn đường hàng không, an toàn hàng không và các trang thiết bị và dịch vụ có liên quan khác được cung cấp trên lãnh thổ của Bên ký kết kia với các điều kiện ngang bằng với các điều kiện ưu đãi nhất dành cho bất kỳ hãng hàng không nào tham gia các chuyến bay quốc tế tương tự tại thời điểm tiến hành làm thỏa thuận sử dụng.

2. Việc thiết lập và thu các loại phí và lệ phí trong lãnh thổ của một Bên ký kết đối với một hãng hàng không của Bên ký kết kia trong việc sử dụng các sân bay, các dịch vụ kiểm soát không lưu và dẫn đường hàng không và các trang thiết bị hàng không và dịch vụ khác sẽ hợp lý và không phân biệt đối xử. Bất kỳ loại phí và lệ phí nêu trên được tính cho một hãng hàng không của Bên ký kết kia sẽ dựa trên các điều kiện ngang bằng với các điều kiện ưu đãi nhất dành cho bất kỳ hãng hàng không nào khác tham gia các chuyến bay quốc tế tương tự vào thời điểm tính phí hoặc lệ phí.

3. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích các cuộc trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách có thẩm quyền về thu phí và các hãng hàng không sử dụng các trang thiết bị và dịch vụ, và ở những nơi có thể được, thông qua các tổ chức đại diện của hãng hàng không. Sẽ có thông báo hợp lý cho người sử dụng về bất kỳ đề nghị thay đổi nào đối với lệ phí người sử dụng để họ có thể bày tỏ quan điểm của mình trước khi những thay đổi này được thực hiện.

Điều X. Tải cung ứng

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và bình đẳng để khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên tuyến bay quy định.

2. Khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, các hãng hàng không chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không

được chỉ định của Bên ký kết kia để không ảnh hưởng quá mức đến các chuyến bay do bên đó cung ứng trên toàn bộ hoặc một phần của cùng tuyến bay.

3. Các chuyến bay thỏa thuận của các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ có mối quan hệ hợp lý với các nhu cầu của công chúng về việc vận chuyển trên các tuyến bay cụ thể và sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp trọng tải cung ứng, theo hệ số ghế sử dụng hợp lý, đáp ứng nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự đoán hợp lý về chuyên chở hành khách và hàng hóa bao gồm cả bưu kiện giữa lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó và nước có điểm đến cuối cùng của vận chuyển.

4. Quy định về việc chuyên chở hành khách và hàng hoá, bao gồm thư tín, được đưa lên và lấy xuống tại các điểm trên các tuyến bay cụ thể trong lãnh thổ của các Quốc gia khác với các Quốc gia chỉ định hãng hàng không sẽ được tiến hành theo nguyên tắc chung rằng tải cung ứng sẽ liên quan đến:

(a) nhu cầu vận chuyển đi và đến từ lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không;

(b) nhu cầu vận chuyển của khu vực mà hãng hàng không đi qua sau khi tính đến các dịch vụ vận tải khác của các hãng hàng không của các Quốc gia trong khu vực đó; và

(c) nhu cầu của việc khai thác trực thông.

5. Tải được cung ứng trên các chuyến bay thỏa thuận vượt quá quy định trong Hiệp định này có thể đôi lúc được các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết thỏa thuận, chịu sự phê duyệt (rõ ràng hay ngụ ý) của nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết. Nếu không có thỏa thuận giữa các hãng hàng không được chỉ định, các nhà chức trách hàng không có thể trao đổi ý kiến và cố gắng đạt được thỏa thuận về tải cung ứng.

6. Việc tăng tải cung ứng ấn định theo các quy định của điểm 5 trong Điều này sẽ không tạo nên sự thay đổi trong quy định về tải cung ứng. Bất cứ sự thay đổi nào trong quy định tải cung ứng có thể được thỏa thuân giữa các nhà chức trách hàng không.

Điều XI. Thống kê

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp hoặc yêu cầu các hãng hàng không được chỉ định của họ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, theo yêu cầu, các báo cáo thống kê thường kỳ hoặc báo cáo thống kê khác cần thiết cho việc xem xét vấn đề khai thác các chuyến bay thỏa thuận và liên quan đến lưu lượng vận chuyển do hãng hàng không chỉ định của mình chuyên chở trên các tuyến bay quy định trong Hiệp định, cho biết các điểm xuất phát ban đầu và các điểm đến cuối cùng của vận chuyển.

2. Các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết sẽ duy trì liên hệ chặt chẽ với nhau về việc thực hiện điểm 1 của Điều này bao gồm cả các thủ tục cung cấp thông tin thống kê.

Điều XII. Thuế hải quan và các phí khác

1. Mỗi Bên ký kết sẽ, trong phạm vi cao nhất có thể được theo luật pháp quốc gia của mình và trên cơ sở có đi có lại, miễn cho hãng hàng không hay các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các hạn chế về nhập khẩu, thuế hải quan, thuế môn bài, phí kiểm tra, các thuế quốc gia và các phí khác đối với tàu bay, nhiên liệu, dầu mỡ, cung ứng kỹ thuật, phụ tùng bao gồm động cơ, các thiết bị thông thường của máy bay, đồ dự trữ của máy bay (bao gồm rượu, thuốc lá và các sản phẩm khác để bán cho hành khách với số lượng hạn chế trong khi bay) và những vật phẩm khác để dùng hay chỉ sử dụng trong việc khai thác hay để bảo trì tàu bay của hãng hàng không đó, cũng như vé, không vận đơn và bất kỳ ấn phẩm nào có mang dấu hiệu của công ty và những tài liệu quảng cáo thông thường được hãng hàng không đó phân phát miễn phí.

2. Sự miễn trừ theo quy định tại Điều này sẽ áp dụng đối với các vật phẩm nêu tại điểm 1 của Điều này:

(a) được đưa vào lãnh thổ của một Bên ký kết do hay nhân danh một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia;

(b) được giữ lại trên tàu bay của một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khi đến hay rời khỏi lãnh thổ của Bên ký kết kia; và

(c) được lấy lên tàu bay của một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết trong lãnh thổ của Bên ký kết kia;

Cho dù những vật phẩm này có được sử dụng hay tiêu thụ toàn bộ trong lãnh thổ của Bên ký kết cho phép miễn trừ, với điều kiện những vật phẩm này không được chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết đã cho phép miễn trừ.

3. Thiết bị thông thường trên máy bay cũng như các tài liệu và các đồ cung ứng thông thường nằm trên tàu bay của một hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia khi có sự đồng ý của nhà chức trách hải quan tại đó. Trong trường hợp như vậy, các đồ vật này có thể phải đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi chúng được tái xuất hoặc xử lý phù hợp với các quy định hải quan.

4. Hành lý, hàng hóa quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của mỗi Bên ký kết sẽ được miễn các thuế hải quan và các phí tương tự khác.

Điều XIII. Giá cước

1. Dùng cho Điều này,

a) "Giá" có nghĩa là bất kỳ tiền vé, tỷ suất hoặc phí có trong giá cước (bao gồm cả các chương trình khách hàng bay thường xuyên hay các lợi ích khác có được liên quan đến vận tải hàng không) đối với việc chuyên chở hành khách (bao gồm hành lý của họ) và/hoặc hàng hóa (trừ thư tín) trên các chuyến bay thường lệ và điều kiện trực tiếp quy định giá trị và áp dụng tiền vé, tỷ suất hoặc phí nêu trên, ngoại trừ các điều khoản và điều kiện chung về chuyên chở;

b) "Điều khoản và điều kiện chung về chuyên chở" có nghĩa là những điều khoản và điều kiện nằm trong giá cước được áp dụng rộng rãi đối với vận tải hàng không và không trực tiếp liên quan đến bất kỳ giá nào; và

c) thuật ngữ "kết hợp" có nghĩa là việc tiếp tục hoặc đưa vào áp dụng, trên cơ sở đúng hạn, một giá đồng nhất hoặc tương tự (nhưng không được thấp hơn).

2. Giá chuyên chở của hãng hàng không hay các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ được thiết lập ở mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố có liên quan, bao gồm lợi ích của người sử dụng, chi phí khai thác, đặc điểm dịch vụ, lợi nhuận hợp lý, giá của các hãng hàng không khác và những xem xét thương mại về thị trường.

3. Giá nói nêu tại điểm 2 của Điều này có thể được xây dựng riêng biệt hoặc, theo lựa chọn của hãng hàng không hay các hãng hàng không được chỉ định, thông qua sự phối hợp với mỗi bên hoặc với các hãng hàng không khác. Hãng hàng không được chỉ định sẽ chỉ phải chịu trách nhiệm giải trình về giá của mình trước nhà chức trách hàng không của hãng.

4. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định nộp hồ sơ giá vận chuyển của mình giữa lãnh thổ các Bên ký kết lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết. Hồ sơ này, nếu được yêu cầu, cần gửi đến nhà chức trách hàng không ít nhất một ngày trước ngày có hiệu lực dự kiến. Một hãng hàng không được chỉ định tự thiết lập giá sẽ đảm bảo rằng các hãng hàng không được chỉ định khác có thể tiếp cận được giá này vào thời điểm nộp hồ sơ.

5. Nếu nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết không nhất trí với mức giá chuyên chở hiện tại hoặc đề xuất giữa lãnh thổ của các Bên ký kết, họ sẽ thông báo cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia và (các) hãng hàng không được chỉ định có liên quan. Nhà chức trách hàng không nhận được thông báo không nhất trí này sẽ thông báo lại nhà chức trách hàng không kia trong vòng mười (10) ngày kể từ khi nhận được thông báo, về việc họ cũng không nhất trí với giá đó, trong trường hợp này giá đó sẽ không thể có hiệu lực hoặc sẽ mất hiệu lực.

6. Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thể được Bên ký kết kia yêu cầu nộp hồ sơ giá chuyên chở giữa lãnh thổ của Bên ký kết đó và các Quốc gia thứ 3. Hồ sơ này, nếu được yêu cầu, cần gửi đến ít nhất 30 ngày trước ngày có hiệu lực dự kiến trừ khi các hãng hàng không đang khai thác thương quyền 3 và 4 tại thị trường cụ thể đó có thời gian yêu cầu thông báo dài hơn, trong trường hợp đó, thời gian dài hơn sẽ được áp dụng.

7. Nếu trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ khi nhận được giá đề xuất của một hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết về vận chuyển giữa Bên ký kết kia và một nước thứ 3, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia không thông báo sự không nhất trí của mình cho (các) hãng hàng không được chỉ định có liên quan, thì giá đó sẽ được coi là đã được chấp nhận hoặc đã được thông qua và được phép

có hiệu lực vào thời gian dự kiến. Việc đồng ý hoặc thông qua như vậy có thể bị rút lại sau đó ít nhất là ba mươi (30) ngày từ khi thông báo với (các) hãng hàng không được chỉ định liên quan - trong trường hợp một chuyến bay thỏa thuận và mười lăm (15) ngày nếu là trường hợp khác, và việc áp dụng giá này sẽ chấm dứt khi thời gian thông báo áp dụng kết thúc.

8. Giá vận chuyển của một hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết giữa lãnh thổ của Bên ký kết kia và một nước thứ ba sẽ không được thấp hơn giá công bố hợp pháp thấp nhất của các chuyến bay quốc tế thường lệ do (các) hãng hàng không của Bên ký kết kia trên thị trường, trừ khi có quy định khác của nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó.

9. Bất kỳ hãng hàng không được chỉ định nào của một Bên ký kết sẽ có quyền kết hợp bất kỳ giá công bố hợp pháp nào trên các chuyến bay thường lệ giữa lãnh thổ của Bên ký kết kia với bất kỳ nước thứ ba nào. Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia có thể yêu cầu hãng hàng không được chỉ định đã đề xuất giá phải đưa ra các bằng chứng thỏa đáng về sự tồn tại của giá được kết hợp và tính phù hợp của việc kết hợp giá cước đó với các yêu cầu của Điều này. Một giá được đưa ra cho mục đích kết hợp sẽ giữ hiệu lực chỉ trong giai đoạn tồn tại của giá được kết hợp.

10. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết có thể, vào bất cứ thời điểm nào, yêu cầu các cuộc thảo luận về giá. Các cuộc thảo luận này, có thể trực tiếp hoặc qua thư tín, sẽ được tổ chức trong vòng mười lăm (15) ngày kể từ khi nhận được yêu cầu, trừ khi có thỏa thuận khác giữa các nhà chức trách hàng không. Nhà chức trách hàng không sẽ hợp tác để bảo đảm thông tin cần thiết cho việc xem xét một giá. Nếu cuộc thảo luận đạt được thỏa thuận, các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ làm cho thỏa thuận đó có hiệu lực.

11. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu hãng hàng không được chỉ định đệ trình các điều kiện và điều khoản vận chuyển chung của họ lên nhà chức trách hàng không ít nhất ba mươi (30) ngày trước thời hạn hiệu lực dự kiến hoặc trong một thời hạn ngắn hơn được nhà chức trách hàng không cho phép. Việc chấp nhận và phê duyệt các điều kiện và điều khoản vận chuyển chung này sẽ tùy thuộc vào luật và các quy chế quốc gia. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết có thể, vào bất cứ lúc nào, rút lại sự chấp nhận hoặc phê duyệt đó bằng việc thông báo cho hãng hàng không được chỉ định có liên quan không dưới mười lăm (15) ngày và điều khoản hoặc điều kiện đó sẽ chấm dứt thực hiện hoặc hiệu lực sau thời gian đó.

Điều XIV. Bán và chuyển tiền

1. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền tham gia bán vận tải hàng không trong lãnh thổ của Bên ký kết kia một cách trực tiếp và theo ý của mình, thông qua các đại lý của họ. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền bán vận tải hàng không bằng đồng tiền của lãnh thổ đó hay, tùy theo ý của mình, và tuân theo luật và các quy chế quốc gia, bằng đồng tiền chuyển đổi tự do của các nước khác, và

bất kỳ người nào cũng được tự do mua vận tải hàng không này bằng các đồng tiền được hãng đó chấp nhận.

2. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền chuyển đổi và gửi về nước mình, theo yêu cầu, số tiền có được trong quá trình khai thác thông thường. Việc chuyển đổi và gửi về nước như vậy sẽ được phép và không có hạn chế theo tỷ giá ngoại hối áp dụng cho các giao dịch hiện hành vào thời điểm chuyển đổi và gửi doanh thu đó, và sẽ không phải chịu bất kỳ loại phí nào ngoài phí dịch vụ thông thường do các ngân hàng thu đối với việc chuyển đổi và gửi như vậy. Việc chuyển như vậy sẽ được tiến hành tuân theo các quy chế chuyển đổi ngoại tệ của Bên ký kết có liên quan.

Điều XV. Đại diện hàng không

1. Hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ có quyền thiết lập các văn phòng đại diện trên lãnh thổ của Bên ký kết kia và, trên cơ sở có đi có lại, mang vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết kia các đại diện và các nhân viên khai thác, kỹ thuật, thương mại của mình theo yêu cầu của việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận.

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

3. Các đại diện và các nhân viên sẽ phải tuân thủ luật và các quy chế đang áp dụng của Bên ký kết kia, và phù hợp với luật pháp và các quy định như vậy:

(a) mỗi Bên ký kết, trên cơ sở có đi có lại và mức chậm trễ tối thiểu, sẽ cấp các giấy phép lao động cần thiết, thị thực hoặc các giấy tờ tương tự khác cho các đại diện và các nhân viên đề cập tại điểm 1 của Điều này; và

(b) cả hai Bên ký kết sẽ tạo điều kiện và giải quyết việc cấp giấy phép lao động đối với các nhân viên đang thực hiện các nhiệm vụ tạm thời không quá chín mươi (90) ngày.

Điều XVI. Dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất

1. Hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép, trên cơ sở có đi có lại, thực hiện dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất của mình trên lãnh thổ của Bên ký kết kia và, theo lựa chọn của mình, sử dụng các dịch vụ kỹ thuật thương mại mặt đất, toàn bộ hoặc một phần của bất kỳ cơ quan nào được nhà chức trách có thẩm quyền của Bên ký kết kia cho phép cung cấp dịch vụ như vậy.

2. Việc thực hiện các quyền nêu ở điểm 1 Điều này sẽ chỉ phụ thuộc theo các bắt buộc vật lý hoặc khai thác vì những cân nhắc an toàn và an ninh tại sân bay. Bất kỳ sự bắt buộc nào cũng sẽ được áp dụng đồng bộ và với các điều kiện ưu đãi không

kém hơn các điều kiện ưu đãi nhất đang áp dụng cho bất kỳ hãng hàng không tham gia vào các chuyến bay quốc tế tại thời điểm áp dụng các bắt buộc này.

Điều XVII. Áp dụng đối với các chuyến bay không thường lệ

1. Các điều khoản nêu tại Điều VI (Áp dụng luật), Điều VII (Các tiêu chuẩn về an toàn, chứng chỉ và cấp phép), Điều VIII (An toàn hàng không), Điều XXI (Các chuyến bay không hút thuốc) của Hiệp định này cũng sẽ được áp dụng cho các chuyến bay không thường lệ do một hãng hàng không của một Bên ký kết khai thác đi hoặc đến lãnh thổ của Bên ký kết kia, và được áp dụng đối với hãng hàng không khai thác các chuyến bay này.

2. Các quy định tại điểm 1 Điều này sẽ không ảnh hưởng đến luật và các quy chế quốc gia về cấp phép khai thác không thường lệ hay việc tiến hành của các hãng hàng không hay các bên khác có liên quan đến việc tổ chức việc khai thác này.

Điều XVIII. Trao đổi ý kiến

1. Với tinh thần hợp tác chặt chẽ, các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ thỉnh thoảng trao đổi ý kiến với nhau để đảm bảo việc thực hiện và tuân thủ thỏa đáng các điều khoản của Hiệp định này và các Phụ lục của Hiệp định.

2. Các cuộc trao đổi này sẽ bắt đầu trong khoảng thời gian sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu như vậy trừ khi hai Bên ký kết thỏa thuận khác.

Điều XIX. Sửa đổi hiệp định

1. Nếu một trong hai Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất kỳ quy định nào của Hiệp định này, bao gồm cả Bảng đường bay - phụ lục của Hiệp định, Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia theo Điều XVIII của Hiệp định. Các cuộc trao đổi ý kiến này có thể thực hiện bằng việc trao đổi thư tín.

2. Nếu việc sửa đổi liên quan đến các quy định của Hiệp định, không có Bảng đường bay, sửa đổi đó sẽ do mỗi Bên ký kết phê chuẩn tuân theo các thủ tục hiến pháp của mình và sẽ có hiệu lực khi sửa đổi đó được xác nhận bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao.

3. Nếu việc sửa đổi chỉ liên quan đến quy định của Bảng đường bay thì việc sửa đổi này có thể được các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thỏa thuận với nhau. Các sửa đổi liên quan đến Bảng đường bay sẽ có hiệu lực sau khi thỏa thuận và sẽ có hiệu lực ngay sau khi được xác nhận bằng việc trao đổi công hàm qua kênh ngoại giao.

Điều XX. Giải quyết tranh chấp

1. Nếu có bất kỳ sự tranh chấp nào 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.

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng thì các Bên ký kết có thể đồng ý chuyển tranh chấp đó cho cá nhân hoặc tổ chức khác quyết định,

hoặc một trong hai Bên ký kết có thể đệ trình tranh chấp này lên Hội đồng trọng tài gồm ba trọng tài viên quyết định, mỗi Bên ký kết sẽ bổ nhiệm một trọng tài viên và trọng tài viên thứ ba sẽ do hai trọng tài viên này bổ nhiệm. Mỗi Bên ký kết sẽ bổ nhiệm một trọng tài viên trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày một Bên ký kết nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao yêu cầu giải quyết tranh chấp bằng trọng tài và trọng tài viên thứ ba sẽ được bổ nhiệm trong thời gian sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một trong hai Bên ký kết không bổ nhiệm được một trọng tài viên trong thời gian nêu trên, hay nếu trọng tài viên thứ ba không được bổ nhiệm trong thời gian nêu trên thì một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế bổ nhiệm một trọng tài hay các trọng tài theo trường hợp yêu cầu. Nếu Chủ tịch có quốc tịch của một Bên ký kết thì Phó Chủ tịch cao cấp nhất - người có đủ tư cách về vấn đề này - sẽ quyết định việc bổ nhiệm. Trong mọi trường hợp, trọng tài viên thứ ba phải là người có quốc tịch của một quốc gia thứ ba, sẽ là Chủ tịch Hội đồng trọng tài và sẽ quyết định nơi tổ chức phân xử.

3. Các Bên ký kết cam kết sẽ tuân thủ bất kỳ quyết định nào đưa ra theo điểm 2 của Điều này.

4. Chi phí trọng tài của mỗi Bên sẽ do Bên ký kết đó đảm nhiệm. Tất cả các chi phí cho Hội đồng trọng tài, bao gồm phí và lệ phí của trọng tài viên thứ ba sẽ được chia đều cho các bên.

5. Khi và chừng nào một trong hai Bên ký kết không tuân thủ bất kỳ quyết định theo điểm 2 của Điều này, Bên ký kết kia có thể hạn chế, thu hồi hoặc đình chỉ bất kỳ quyền hay đặc quyền nào mà Bên ký kết đó theo Hiệp định này đã trao cho Bên ký kết hay cho hãng hàng không được chỉ định một cách đương nhiên.

Điều XXI. Các chuyến bay không được hút thuốc

Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng tất cả các chuyến bay của các hãng chuyên chở của mình vận chuyển hành khách giữa lãnh thổ của các Bên ký kết sẽ là những chuyến bay không được hút thuốc ngay khi thi hành hiệp định này, trừ những chuyến bay thuê chuyến của một cá nhân, một công ty hay một tổ chức, và hành khách của những chuyến bay này sẽ không phải chịu bất kỳ loại phí hay các nghĩa vụ tài chính nào.

Điều XXII. Chấm dứt

Một Bên ký kết, vào bất cứ lúc nào kể từ khi Hiệp định này có hiệu lực, có thể thông báo bằng văn bản thông qua đường ngoại giao cho Bên ký kết kia về quyết định của mình hủy bỏ Hiệp định này, thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời cho cả Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế. Hiệp định này sẽ chấm dứt hiệu lực sau một (1) năm từ ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo hủy bỏ Hiệp định được thu hồi với sự nhất trí đôi bên trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp không có sự xác nhận của Bên ký kết kia về việc nhận được thông báo

thì thông báo sẽ được coi là đã được nhận sau mười bốn (14) ngày kể từ khi Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế (ICAO) thông báo đã nhận.

Điều XXIII. Đăng ký với ICAO

Hiệp định này và bất kỳ sửa đổi nào theo đó sẽ được đăng ký với ICAO.

Điều XXIV. Công ước đa phương

Nếu một Công ước đa phương chung về hàng không có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết thì quy định của Công ước này sẽ có hiệu lực ưu tiên. Có thể tổ chức trao đổi ý kiến theo Điều XVIII của Hiệp định này để quyết định mức độ ảnh hưởng của các điều khoản trong Công ước đa phương đó đối với Hiệp định.

Điều XXV. Tiêu đề

Các tiêu đề được sử dụng trong Hiệp định này chỉ nhằm mục đích tham chiếu.

Điều XXVI. Hiệu lực

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản rằng các thủ tục hiến pháp cần thiết của nước mình đã được hoàn tất.

Để làm chứng, những người ký tên dưới đây, được Chính phủ của họ ủy quyền, đã ký Hiệp định này.

Được làm thành hai bản tại Montreal ngày 28 tháng 9 năm 2004 bằng tiếng Việt, tiếng Anh và tiếng Pháp, các văn bản có giá trị ngang nhau.

THỨ TRƯỞNG **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**	**BỘ TRƯỞNG** **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**
Nguyễn Tiến Sâm **THAY MẶT CHÍNH PHỦ** **NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI** **CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**	**Jean Lapierre** **THAY MẶT CHÍNH PHỦ CANAĐA**

Phụ lục
BẢNG ĐƯỜNG BAY

Phần I

Đường bay sau có thể được (các) hãng hàng không do Chính phủ Canađa chỉ định khai thác với các chuyến bay liên danh trên một hay cả hai chiều:

CÁC ĐIỂM TẠI CANAĐA	CÁC ĐIỂM TRUNG GIAN	CÁC ĐIỂM TẠI VIỆT NAM	CÁC ĐIỂM QUÁ
Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào

Ghi chú:

1. Các điểm tại Việt Nam có thể được khai thác riêng rẽ hoặc kết hợp.

2. Các Điểm trung gian bất kỳ và/hoặc các Điểm quá có thể bị hủy bỏ trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay, miễn là tất cả các chuyến bay bắt đầu hoặc kết thúc tại Canađa.

3. Quyền quá cảnh và tạm dừng sẽ được áp dụng tại các Điểm trung gian và tại các Điểm tại Việt Nam. Quyền tạm dừng sẽ không được áp dụng giữa các Điểm tại Việt Nam.

Thương quyền 5 sẽ không được áp dụng giữa các Điểm trung gian và các Điểm tại Việt Nam hoặc giữa các Điểm tại Việt Nam và các Điểm quá.

4. (1) Tùy thuộc các yêu cầu về điều tiết thường được áp dụng cho việc khai thác như vậy của nhà chức trách hàng không Việt Nam, mỗi hãng hàng không được chỉ định của Canađa có thể tham gia vào những thỏa thuận hợp tác với mục đích:

(a) khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên đường bay quy định bằng các chuyến bay liên danh (nghĩa là, bán vận chuyển dưới số hiệu riêng của mình) trên các chuyến bay do (các) hãng hàng không của Canađa, Việt Nam, và/hoặc bất kỳ quốc gia thứ 3 nào khai thác; và/hoặc

(b) vận chuyển dưới số hiệu của bất kỳ (các) hãng hàng không nào trong khi (các) hãng hàng không đó đã được nhà chức trách hàng không Việt Nam cho phép bán vận tải theo tên riêng của mình trên các chuyến bay do (các) hãng hàng không đã được chỉ định của Canađa khai thác.

(2) Tất cả các hãng hàng không tham gia vào thỏa thuận bay liên danh đều có phép đường bay thích hợp.

(3) Các chuyến bay liên danh liên quan đến vận chuyển giữa các Điểm tại Việt Nam sẽ bị hạn chế ở các chuyến bay do một hay các hãng hàng không do nhà chức trách hàng không Việt Nam cho phép cung cấp các chuyến bay giữa các Điểm tại

Việt Nam và tất cả việc vận chuyển giữa các Điểm tại Việt Nam dưới số hiệu của (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa sẽ chỉ được áp dụng như một phần của một chuyến bay quốc tế.

(4) Nhà chức trách hàng không của Việt Nam sẽ không thu hồi giấy phép các chuyến bay liên danh được xác định tại Ghi chú 4 (1) (a) của (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa dựa trên cơ sở rằng (các) hãng hàng không đang khai thác tàu bay không có quyền do Việt Nam cấp để vận chuyển dưới số hiệu của (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa.

(5) Vì mục đích các chuyến bay liên danh, các hãng hàng không được phép chuyển hành khách giữa các tàu bay mà không bị hạn chế.

5. Với mục đích của Điều X (Tải cung ứng), nước CHXHCN Việt Nam cũng như nhà chức trách hàng không của Việt Nam sẽ không đơn phương áp đặt bất cứ hạn chế nào liên quan đến tải, tần suất, hoặc loại tàu bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa khai thác, đối với các chuyến bay liên danh của các hãng hàng không khác.

Phần II

Đường bay sau có thể được (các) hãng hàng không do Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định khai thác với các chuyến bay liên danh trên một hay cả hai chiều:

CÁC ĐIỂM TẠI VIỆT NAM	CÁC ĐIỂM TRUNG GIAN	CÁC ĐIỂM TẠI CANAĐA	CÁC ĐIỂM QUÁ
Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào	Bất kỳ điểm nào hoặc các điểm nào

Ghi chú:

1. Các điểm tại Canađa có thể được khai thác riêng rẽ hoặc kết hợp.

2. Các Điểm trung gian bất kỳ và/hoặc các Điểm quá có thể bị hủy bỏ trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay, miễn là tất cả các chuyến bay bắt đầu hoặc kết thúc tại Việt Nam.

3. Quyền quá cảnh và tạm dừng sẽ được áp dụng tại các Điểm trung gian và tại các Điểm tại Canađa. Quyền tạm dừng sẽ không được áp dụng giữa các Điểm tại Canađa.

Thương quyền 5 sẽ không được áp dụng giữa các Điểm trung gian và các Điểm tại Canađa hoặc giữa các Điểm tại Canađa và các Điểm quá.

4. (1) Tùy thuộc các yêu cầu về điều tiết thường được áp dụng cho việc khai thác như vậy của nhà chức trách hàng không Canađa, mỗi hãng hàng không được chỉ định của Canađa có thể tham gia vào những thỏa thuận hợp tác với mục đích:

(a) khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên đường bay quy định bằng các chuyến bay liên danh (nghĩa là, bán vận chuyển dưới số hiệu riêng của mình) trên các chuyến bay do (các) hãng hàng không của Việt Nam, Canađa hay/hoặc của bất kỳ quốc gia thứ 3 nào khai thác; và/hoặc

(b) vận chuyển dưới số hiệu của bất kỳ (các) hãng hàng không nào trong khi (các) hãng hàng không đó đã được nhà chức trách hàng không Canađa cho phép bán vận tải theo số hiệu riêng của mình trên các chuyến bay do (các) hãng hàng không của Việt Nam khai thác.

(2) Tất cả các hãng hàng không tham gia vào thỏa thuận bay liên danh đều có phép đường bay thích hợp.

(3) Các chuyến bay liên danh liên quan đến vận chuyển giữa các Điểm tại Canađa sẽ bị hạn chế ở các chuyến bay do một hay các hãng hàng không do nhà chức trách hàng không Canađa cho phép cung cấp các chuyến bay giữa các Điểm tại Canađa và tất cả việc vận chuyển giữa các Điểm tại Canađa dưới số hiệu của (các) hãng hàng không được chỉ định của Canađa sẽ chỉ được áp dụng như một phần của một chuyến bay quốc tế.

(4) Nhà chức trách hàng không của Canađa sẽ không thu hồi giấy phép các chuyến bay liên danh được xác định tại Ghi chú 4 (1) (a) của (các) hãng hàng không được chỉ định của Việt Nam dựa trên cơ sở rằng (các) hãng hàng không đang khai thác tàu bay không có quyền do Canađa cấp để vận chuyển dưới số hiệu của (các) hãng hàng không được chỉ định của Việt Nam.

(5) Vì mục đích các chuyến bay liên danh, các hãng hàng không được phép chuyển hành khách giữa các tàu bay mà không bị hạn chế.

5.Với mục đích của Điều X (Tải cung ứng), Canađa cũng như nhà chức trách hàng không của Canađa sẽ không đơn phương áp đặt bất cứ hạn chế nào liên quan đến tải, tần suất, hoặc loại tàu bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Việt Nam khai thác, đối với các chuyến bay liên danh của các hãng hàng không khác.

Phần III

Đường bay sau đây có thể được (các) hãng hàng không được Chính phủ Canađa chỉ định khai thác bằng tàu bay của mình trên một hoặc cả hai chiều:

Các điểm tại Canađa	**Các điểm trung gian**	**Các điểm tại Việt Nam**	**Các điểm quá**
Sẽ được thỏa thuận	Sẽ được thỏa thuận	Sẽ được thỏa thuận	Sẽ được thỏa thuận

Phần IV

Đường bay sau đây có thể được (các) hãng hàng không được Chính phủ Việt Nam chỉ định khai thác bằng tàu bay của mình trên một hoặc cả hai chiều:

Các điểm tại Việt Nam	**Các điểm trung gian**	**Các điểm tại Canađa**	**Các điểm quá**
Sẽ được thỏa thuận	Sẽ được thỏa thuận	Sẽ được thỏa thuận	Sẽ được thỏa thuận

Ghi chú:

(Các) hãng hàng không của mỗi Bên ký kết có thể, đối với toàn bộ hoặc bất cứ chuyến bay nào, bỏ bất cứ điểm nào quy định ở trên, với điều kiện là chuyến bay trên đường bay này bắt đầu và kết thúc tại lãnh thổ của Bên ký kết đó.

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN
Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại: 080.44946 - 080.44597
Fax: 080.44517
Email: congbao@chinhphu.vn
Website: http://congbao.chinhphu.vn
In tại: Xí nghiệp Bản đồ 1 - Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng