BỘ NGOẠI GIAO

BỘ NGOẠI GIAO

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

Số: 33/2013/TB-LPQT

Hà Nội, ngày 18 tháng 6 năm 2013

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 Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len về vận chuyển hàng không, ký tại Luân-đôn ngày 08 tháng 12 năm 2011, có hiệu lực kể từ ngày 10 tháng 6 năm 2013.

Bộ Ngoại giao trân trọng gửi bản sao 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 Văn Ngự

HIỆP ĐỊNH GIỮA CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM VÀ CHÍNH PHỦ LIÊN HIỆP VƯƠNG QUỐC ANH VÀ BẮC AILEN VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len (Liên hiệp Vương quốc Anh), sau đây được gọi là "các Bên ký kết";

Là các bên của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế mở để ký tại Chi-ca-gô ngày bảy tháng Mười hai năm 1944;

Mong muốn ký kết một Hiệp định bổ sung vào Công ước nêu trên nhằm mục đích thiết lập các chuyến bay giữa và qua lãnh thổ của hai nước;

Đã thoả thuận như sau:

ĐIỀU 1

Định nghĩa

Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh đòi hỏi khác:

(a) Thuật ngữ "Công ước Chi-ca-gô" chỉ Công ước quốc tế về hàng không dân dụng được để mở để ký kết tại Chi-ca-gô ngày 07 tháng 12 năm 1944 và bao gồm:

(i) bất kỳ sửa đổi nào đã được các Bên ký kết phê chuẩn; và

(ii) bất kỳ Phụ lục hoặc sửa đổi nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước này, trong chừng mực các sửa đổi hoặc Phụ lục này tại bất cứ thời điểm nào có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết;

(b) thuật ngữ "nhà chức trách hàng không" trong trường hợp của Liên hiệp Vương quốc Anh chỉ Bộ trưởng giao thông vận tải và, dùng cho Điều 7 (Giá cước) của Hiệp định này chỉ Cục Hàng không dân dụng, và trong trường hợp của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải, hoặc, trong cả hai trường hợp chỉ bất kỳ người hay tổ chức nào được uỷ quyền thực hiện các chức năng bất kỳ mà các nhà chức trách nói trên đang thực hiện hoặc các chức năng tương tự;

(c) thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo Điều 4 (Chỉ định và Cấp phép) của Hiệp định này;

(d) thuật ngữ "lãnh thổ" của một Quốc gia có ý nghĩa được quy định tại Điều 2 của Công ước Chi-ca-gô;

(e) thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không": và "dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa được qui định tương ứng cho các thuật ngữ này trong Điều 96 của Công ước Chi-ca-gô;

(f) thuật ngữ "Hiệp định này" bao gồm cả Phụ lục của Hiệp định và các sửa đổi bất kỳ đối với Phụ lục hoặc đối với Hiệp định đó;

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

(h) thuật ngữ "chứng chỉ người khai thác tàu bay" chỉ văn bản được cấp cho hãng hàng không xác nhận rằng hãng hàng không đó có năng lực chuyên môn và tổ chức để đảm bảo an toàn cho khai thác của tàu bay đối với các hoạt động hàng không được quy định trong chứng chỉ;

(i) thuật ngữ "Quốc gia thành viên EU" chỉ một Quốc gia hiện đang hoặc sẽ là một bên ký kết của Hiệp ước về Chức năng của Liên minh Châu Âu;

(j) các tham chiếu đến các hãng hàng không của Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len sẽ được hiểu là tham chiếu đến các hãng hàng không do Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len chỉ định.

ĐIỀU 2

Việc áp dụng Công ước Chi-ca-gô

Các quy định của Hiệp định này phải tuân thủ các điều khoản của Công ước Chi-ca-gô trong chừng mực các quy định này có thể được áp dụng đối với các chuyến bay quốc tế.

ĐIỀU 3

Trao quyền

(1) Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền sau đây đối với các chuyến bay quốc tế của Bên đó:

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

b) quyền hạ cánh ở lãnh thổ của mình với mục đích phi thương mại.

(2) Mỗi Bên ký kết trao cho 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 trên các đường bay được quy định tại các Phần tương ứng trong Phụ lục kèm theo Hiệp định này. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được gọi là "các chuyến bay thoả thuận" và "các đường bay quy định" một cách tương ứng. Khi khai thác chuyến bay thoả thuận trên đường bay qui định, ngoài các quyền quy định tại khoản (1), hãng hàng không hoặc các hãng hàng không do mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ được hưởng quyền dừng trong lãnh thổ của Bên ký kết kia tại các điểm được qui định cho đường bay đó trong Phụ lục của Hiệp định này nhằm mục đích lấy lên máy bay và cho xuống hành khách và hàng hoá, bao gồm cả thư tín.

(3) Không ý nào trong khoản (2) của Điều này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này quyền lấy lên máy bay hành khách và hàng hoá bao gồm cả thư tín chuyên chở lấy tiền thuê hoặc tiền công ở lãnh thổ của Bên ký kết kia để cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.

(4) Nếu vì xung đột vũ trang, rối loạn hoặc diễn biến chính trị, hoặc do hoàn cảnh đặc biệt và bất bình thường, một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này không có khả năng khai thác chuyến bay trên đường bay thông thường của mình thì Bên ký kết kia sẽ sử dụng sự cố gắng tốt nhất của mình để tạo điều kiện thuận lợi cho việc duy trì khai thác chuyến bay như vậy thông qua các thoả thuận lại tạm thời phù hợp về các đường bay.

ĐIỀU 4

Chỉ định và Cấp phép

(1) Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định các hãng hàng không nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay qui định và có quyền thu hồi hoặc thay đổi sự chỉ định như vậy. Việc chỉ định như vậy phải được gửi cho Bên ký kết kia bằng văn bản.

(2) Khi nhận được sự chỉ định như vậy và đơn xin của hãng hàng không được chỉ định, dưới hình thức và tính chất được quy định cho các phép khai thác và các giấy phép kỹ thuật, Bên ký kết kia sẽ cấp các phép và giấy phép khai thác thích hợp với sự chậm trễ ít nhất, với điều kiện:

(a) trong trường hợp một hãng hàng không do Liên hiệp Vương quốc Anh chỉ định:

(i) được thành lập trong lãnh thổ của Liên hiệp Vương quốc Anh theo Hiệp ước về Chức năng của Liên minh Châu Âu và có giấy phép khai thác còn hiệu lực theo luật của Liên minh Châu Âu; và

(ii) việc kiểm soát hữu hiệu của hãng hàng không đó được thực hiện và duy trì bởi Quốc gia thành viên Liên minh Châu Âu chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ Người khai thác tàu bay và nhà chức trách hàng không liên quan được ghi rõ trong văn bản chỉ định; và

(iii) hãng hàng không được sở hữu, trực tiếp hoặc thông qua sở hữu phần lớn, và được kiểm soát hữu hiệu bởi các Quốc gia thành viên EU hoặc Hiệp hội Tự do thương mại Châu Âu và/ hoặc các công dân của các quốc gia đó; và

(b) trong trường hợp một hãng hàng không do nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam chỉ định:

(i) được thành lập trong lãnh thổ của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và được cấp phép phù hợp với luật pháp của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam; và

(ii) Nhà chức trách hàng không của nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam đang duy trì việc kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó; và

(iii) hãng hàng không được sở hữu, trực tiếp hoặc thông qua sở hữu phần lớn, và được kiểm soát hữu hiệu bởi nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và/hoặc bởi các công dân của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam; và

(c) hãng hàng không đó đủ tiêu chuẩn đáp ứng các điều kiện theo luật pháp và các quy định được áp dụng thông thường đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế của Bên ký kết xem xét đơn hoặc các đơn xin cấp phép.

(3) Khi hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể khai thác các chuyến bay thoả thuận với điều kiện là hãng hàng không đó tuân thủ các qui định áp dụng của Hiệp định này.

ĐIỀU 5

Thu hồi hoặc đình chỉ Giấy phép khai thác

(1) Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi, đình chỉ hoặc hạn chế giấy phép khai thác hoặc các giấy phép kỹ thuật của một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định:

(a) khi, trong trường hợp một hãng hàng không do Liên hiệp Vương quốc Anh chỉ định:

(i) không được thành lập trong lãnh thổ của Liên hiệp Vương quốc Anh theo Hiệp ước về Chức năng của Liên minh Châu Âu hoặc không có giấy phép khai thác còn hiệu lực theo luật của Liên minh Châu Âu; hoặc

(ii) việc kiểm soát hữu hiệu của hãng hàng không đó không được thực hiện hoặc không được duy trì bởi Quốc gia thành viên Liên minh Châu Âu chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ Người khai thác tàu bay hoặc nhà chức trách hàng không liên quan không được xác định rõ trong văn bản chỉ định; hoặc

(iii) hãng hàng không không thuộc sở hữu, trực tiếp hoặc thông qua sở hữu phần lớn, hoặc không được kiểm soát hữu hiệu bởi các Quốc gia thành viên EU hoặc Hiệp hội Tự do thương mại Châu Âu và/ hoặc các công dân của các quốc gia đó;

(b) khi, trong trường hợp một hãng hàng không do nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam chỉ định:

(i) không được thành lập trong lãnh thổ của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam hoặc không được cấp phép phù hợp với luật pháp áp dụng của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam; hoặc

(ii) nhà chức trách hàng không của Việt Nam không duy trì việc kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó; hoặc

(iii) hãng hàng không không thuộc sở hữu, trực tiếp hoặc thông qua sở hữu phần lớn, và không được kiểm soát hữu hiệu bởi các công dân của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam; hoặc

(c) trong trường hợp hãng hàng không đó không tuân thủ pháp luật hoặc các quy định được áp dụng một cách thông thường và hợp lý của Bên ký kết cấp các quyền đó; hoặc

(d) nếu hãng hàng không này mặt khác khai thác không theo đúng các điều kiện được quy định trong Hiệp định này; hoặc

(e) trong trường hợp Bên ký kết kia không tiến hành các hành động phù hợp để tăng cường an toàn theo khoản (2) Điều 10 (An toàn) của Hiệp định này; hoặc

(f) theo khoản (6) Điều 10 (An toàn) của Hiệp định này; hoặc

(g) khi một Bên ký kết xác định rằng (nếu sau các cuộc trao đổi ý kiến theo khoản 9 Điều 6 vẫn không đạt được một giải pháp thoả đáng) các quy định tại Điều 6 (Cạnh tranh bình đẳng và Hỗ trợ quốc gia) của Hiệp định này không được tuân thủ.

(2) Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ hoặc áp đặt ngay lập tức các điều kiện nêu tại khoản (1) của Điều này là cần thiết nhằm ngăn ngừa việc tiếp tục vi phạm pháp luật hoặc các quy định, các quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia.

(3) Mỗi Bên ký kết khi thực hiện các quyền nêu tại khoản (1) của Điều này phải thông báo bằng văn bản cho Bên ký kết kia, sớm nhất có thể, về các nguyên nhân của việc từ chối, đình chỉ hoặc hạn chế giấy phép khai thác hoặc giấy phép kỹ thuật của một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định.

(4) Khi thực hiện các quyền nêu tại khoản (1) của Điều này, các Bên ký kết không được phép phân biệt đối xử giữa các hãng hàng không trên cơ sở quốc tịch.

(5) Điều này không hạn chế các quyền của mỗi Bên ký kết khi thu hồi, đình chỉ hoặc hạn chế giấy phép khai thác hoặc các giấy phép kỹ thuật của một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định theo các quy định tại Điều 9 (An ninh hàng không) của Hiệp định này.

ĐIỀU 6

Cạnh tranh bình đẳng và Hỗ trợ Chính phủ

(1) Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau để cạnh tranh khi khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay qui định.

(2) Các Bên ký kết sẽ cho phép mỗi hãng hàng không được chỉ định quyết định tần suất và tải cung ứng của vận tải hàng không quốc tế mà hãng hàng không đó đưa ra phù hợp với các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định. Theo quyền này, không Bên ký kết nào được đơn phương giới hạn khối lượng vận tải, tần suất hoặc tính thường xuyên của dịch vụ, hoặc loại hay các loại tàu bay do các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác, trừ trường hợp vì các lý do về hải quan, kỹ thuật, khai thác hoặc môi trường đòi hỏi theo các điều kiện đồng bộ phù hợp với Điều 15 của Công ước Chi-ca-gô.

(3) Không Bên ký kết nào được áp đặt đối với các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia yêu cầu từ chối-ban đầu, tỷ lệ nhận vận chuyển, phí không-phản đối, hoặc bất cứ yêu cầu nào khác liên quan đến tải cung ứng, tần suất hoặc vận tải có thể trái với các mục đích của Hiệp định này.

(4) Không Bên ký kết nào được đòi hỏi các hãng hàng không của Bên ký kết kia đệ trình lịch bay, hoặc các kế hoạch khai thác để phê duyệt, trừ trường hợp cần thiết trên cơ sở không phân biệt đối xử để tuân thủ các điều kiện nhất quán đã nêu trong khoản (2) của Điều này. Nếu một Bên ký kết đòi hỏi việc đệ trình vì các mục đích thu thập thông tin, Bên ký kết đó sẽ giảm thiểu các gánh nặng hành chính của các yêu cầu và thủ tục đệ trình đối với các nhà trung gian trong vận tải hàng không

và các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia đối với các quy trình và yêu cầu đệ trình như vậy.

(5) Không Bên ký kết nào cho phép hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của mình, riêng lẻ hoặc kết hợp với bất kỳ hãng hàng không hoặc các hãng hàng không khác, lạm dụng sức mạnh trên thị trường theo cách thức để hoặc có thể có hoặc dự định để có tác động làm suy yếu đáng kể một đối thủ cạnh tranh hoặc loại một đối thủ cạnh tranh ra khỏi đường bay.

(6) Không Bên ký kết nào được cung cấp hoặc cho phép trợ cấp hoặc hỗ trợ của nhà nước cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của mình theo cách thức có thể gây tác động bất lợi đến cơ hội bình đẳng và ngang bằng của các hãng hàng không của Bên ký kết kia khi cạnh tranh trong việc cung cấp vận chuyển hàng không quốc tế.

(7) Trợ cấp hoặc hỗ trợ của nhà nước là việc nhà nước hoặc một cơ quan công hoặc một cơ quan tư nhân do nhà nước chỉ định hoặc kiểm soát, cung cấp sự trợ giúp, trên cơ sở phân biệt đối xử, cho một hãng hàng không được chỉ định, một cách trực tiếp hoặc gián tiếp. Không có giới hạn nào, đó có thể bao gồm việc đền bù hoạt động khai thác thua lỗ; cung cấp tài chính, cấp hoặc cho vay không hoàn lại theo các điều khoản đặc biệt; cho phép các lợi thế tài chính bằng việc bỏ qua lợi nhuận hoặc hoàn thuế; bỏ qua phần đóng góp thông thường cho các quỹ công ích sử dụng; miễn thuế; bồi thường vì gánh nặng tài chính do nhà chức trách công áp đặt; hoặc tiếp cận, trên cơ sở phân biệt đối xử, các trang thiết bị của cảng hàng không, nhiên liệu hoặc các trang thiết bị phù hợp khác cần thiết cho việc khai thác bình thường các chuyến bay.

(8) Khi một Bên ký kết cung cấp trợ giúp hoặc hỗ trợ của nhà nước cho một hãng hàng không được chỉ định liên quan đến các chuyến bay được khai thác theo Hiệp định này, Bên ký kết đó cần phải yêu cầu hãng hàng không đó xác định một cách rõ ràng và tách biệt trợ cấp và hỗ trợ đó trong tài khoản của hãng hàng không đó.

(9) Nếu một Bên ký kết xác định rằng các hãng hàng không được chỉ định của mình là đối tượng của việc bị phân biệt đối xử hoặc thực tiễn bất bình đẳng, hoặc rằng Bên ký kết kia xem xét hoặc cung cấp hỗ trợ hoặc trợ cấp cho các hãng hàng không của Bên ký kết kia có thể hoặc gây ảnh hưởng xấu đến cơ hội cạnh tranh bình đẳng và ngang bằng của các hãng hàng không của Bên ký kết đó để cạnh tranh khi cung cấp vận chuyển hàng không quốc tế, Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến và thông báo cho Bên ký kết kia về các lý do mà Bên đó không được thoả mãn. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được tổ chức trong thời hạn 30 ngày kể từ khi nhận được yêu cầu, trừ khi hai Bên ký kết thống nhất khác.

ĐIỀU 7

Giá cước

(1) Dùng cho Hiệp định này, thuật ngữ "giá cước" chỉ các giá phải trả cho việc vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hoá và các điều kiện theo đó các giá này được áp dụng, gồm cả các giá và các điều kiện đối với đại lý và các dịch vụ bổ trợ khác, ngoại trừ tiền công hoặc các điều kiện đối với việc chuyên chở thư tín.

(2) Mỗi Bên ký kết cho phép hãng hàng không được chỉ định tự do thiết lập các giá cước đối với các chuyến bay trên cơ sở cạnh tranh công bằng. Không Bên ký kết nào được yêu cầu các hãng hàng không của mình trao đổi với các hãng hàng không khác về giá cước của các chuyến bay do các thoả thuận này điều chỉnh.

(3) Các Bên ký kết không yêu cầu đệ trình hoặc thông báo các giá cước lên nhà chức trách hàng không.

ĐIỀU 8

Thuế, Phí và Lệ phí

(1) Các Bên ký kết sẽ miễn tất cả thuế hải quan, thuế môn bài quốc gia và các lệ phí nội địa tương tự cho:

(a) tàu bay của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết khi khai thác các chuyến bay quốc tế; và

(b) các hạng mục sau đây được hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết kia:

(i) thiết bị sửa chữa, bảo dưỡng và phục vụ và các bộ phận hợp thành;

(ii) thiết bị phục vụ hành khách và các bộ phận hợp thành;

(iii) thiết bị bốc dỡ hàng hoá và các bộ phận hợp thành;

(iv) thiết bị an ninh bao gồm cả các bộ phận hợp thành dành cho việc lắp ráp vào thiết bị an ninh;

(v) tài liệu hướng dẫn và các thiết bị hỗ trợ huấn luyện;

(vi) các tài liệu của hãng hàng không và của nhà khai thác; và

(c) các hạng mục sau đây được hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết kia hoặc cung cấp cho hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết ở lãnh thổ của Bên ký kết kia:

(i) các đồ dự trữ của tàu bay (bao gồm nhưng không giới hạn đối với các danh mục như thức ăn, đồ uống và thuốc lá) dù là được đưa vào hay lấy lên tàu bay ở lãnh thổ của Bên ký kết kia;

(ii) nhiên liệu (theo quy định tại khoản 5 và 6 của Điều này), dầu mỡ và đồ dự trữ tiêu hao kỹ thuật;

(iii) phụ tùng dự trữ bao gồm cả các động cơ; và

(d) thiết bị máy tính và các bộ phận hợp thành được hãng hàng không chỉ định của một Bên ký kết đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết kia để hỗ trợ cho một hoặc các công việc sau:

(i) việc sửa chữa, bảo dưỡng hoặc phục vụ tàu bay;

(ii) việc phục vụ hành khách tại cảng hàng không hoặc trên tàu bay;

(iii) việc bốc dỡ hàng hoá lên hoặc xuống tàu bay;

(iv) việc thực hiện kiểm tra an ninh hành khách hoặc hàng hoá;

với điều kiện là trong trường hợp tại điểm (b)-(d) các hạng mục đó được sử dụng trên tàu bay hoặc trong phạm vi cảng hàng không quốc tế liên quan đến việc tổ chức và duy trì một chuyến bay quốc tế bởi hãng hàng không chỉ định liên quan.

(2) Việc miễn thuế hải quan, thuế môn bài quốc gia và các lệ phí quốc gia tương tự khác sẽ không dành cho các lệ phí dựa trên cơ sở chi phí của các dịch vụ cung cấp cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

(3) Thiết bị và các đồ dự trữ nói ở khoản (1) của Điều này có thể được yêu cầu đặt dưới sự giám sát và kiểm soát của các nhà chức trách thích hợp.

(4) Việc miễn do Điều này qui định cũng sẽ được áp dụng trong các trường hợp hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thoả thuận với hãng hàng không hoặc các hãng hàng không khác về việc cho mượn hoặc chuyển giao trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các hạng mục qui định ở điểm (1) của Điều này, với điều kiện là hãng hàng không hoặc các hãng hàng không đó cũng được Bên ký kết kia cho hưởng tương tự việc miễn đó.

ĐIỀU 9

An ninh hàng không

(1) Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến, vào bất kỳ thời điểm nào, liên quan đến các tiêu chuẩn an ninh do Bên ký kết kia phê chuẩn. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời gian 30 ngày kể từ khi có yêu cầu. Khi một

Bên ký kết có các cơ sở hợp lý để tin rằng Bên ký kết kia đã xa rời các quy định của Điều này, Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến ngay lập tức với Bên ký kết kia. Việc không đạt được một giải pháp thoả đáng trong thời hạn 15 ngày từ khi có yêu cầu sẽ là cơ sở để thu hồi, đình chỉ hoặc hạn chế giấy phép khai thác và các giấy phép kỹ thuật của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của Bên ký kết kia. Trong trường hợp khẩn cấp, một Bên ký kết có thể tiến hành các hành động tạm thời trước khi hết thời hạn 15 ngày.

(2) Phù hợp với các quyền và nghĩa vụ theo luật pháp quốc tế, các Bên ký kết tái khẳng định nghĩa vụ của mình 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 cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế tính chất chung của các quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết đặc biệt hành động phù hợp với các quy định của Công ước về Sự phạm tội và Các hành vi khác Thực hiện trên Tàu bay, ký tại Tô-ky-ô ngày 14/09/1963, Công ước về Ngăn chặn Hành vi Chiếm đoạt Bất hợp pháp Tàu bay ký tại La-Hay ngày 16/12/1970, Công ước về Ngăn chặn các Hành vi Bất hợp pháp Chống lại Sự an toàn của Hàng không Dân dụng ký tại Môn-trê-an ngày 23/09/1971, Nghị định thư bổ sung Môn-trê-an về Ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các Cảng hàng không phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, ký tại Môn-trê-an ngày 24/021988, Công ước về đánh dấu chất nổ dẻo nhằm mục đích phát hiện, ký tại Môn-trê-an ngày 01/3/1991 và bất kỳ hiệp định về an ninh hàng không nào mà các Bên ký kết phải tuân thủ.

(3) 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 như vậy, hành khách và tổ bay của nó, các cảng hàng không và các trang thiết bị dẫn đường hàng không và bất kỳ mối đe doạ nào khác đối với an ninh hàng không dân dụng.

(4) Trong các mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các quy định về an ninh hàng không được Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và quy định thành các Phụ lục của Công ước Chi-ca-gô trong chừng mực các quy định an ninh đó được các Bên ký kết áp dụng. Mỗi Bên ký kết sẽ yêu cầu các hãng hàng không và các nhà khai thác cảng hàng không ở lãnh thổ của mình tuân thủ các quy định về an ninh hàng không như vậy.

(5) Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng các hãng hàng không của mình sẽ được yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại khoản (4) của Điều này bởi Bên Ký kết kia khi vào trong lãnh thổ của Bên ký kết kia. Khi đi từ, hoặc ở trong lãnh thổ của Liên hiệp Vương quốc Anh, các hãng hàng không phải tuân thủ các quy định về an ninh hàng không theo luật pháp của Liên minh Châu Âu. Khi đi từ, hoặc ở trong lãnh thổ của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, các hãng hàng không phải tuân thủ các quy định về an ninh hàng không theo luật pháp hiện hành của quốc gia đó. Mỗi Bên ký kết phải đảm bảo có đủ các biện pháp an ninh được áp dụng một cách hiệu quả trong lãnh thổ của mình nhằm bảo vệ tàu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay và hành lý của họ và các vật dụng mang theo người cũng như hàng hoá và hàng dự trữ trên tàu bay, trước và trong khi đưa khách và hàng hoá lên tàu bay; và rằng các biện pháp này được thay đổi để đáp ứng bất kỳ

mối đe doạ gia tăng nào với an ninh hàng không dân dụng. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách thuận lợi đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh hợp lý đặc biệt để đối phó với một đe doạ cụ thể nào đó.

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

(7) Với sự tôn trọng đầy đủ chủ quyền lẫn nhau, một Bên ký kết có thể thông qua các biện pháp an ninh để áp dụng trong lãnh thổ của mình. Khi có thể, một Bên ký kết sẽ tính đến các biện pháp an ninh mà Bên ký kết kia đã áp dụng, và bất kỳ quan điểm nào mà Bên ký kết có thể đưa ra. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết ghi nhận rằng không ý nào trong Điều này giới hạn quyền của một Bên ký kết khi từ chối chuyến bay hoặc các chuyến bay vào lãnh thổ của mình mà bên đó có thể coi là một mối đe doạ đến an ninh.

(8) Một Bên ký kết có thể thực hiện các biện pháp khẩn cấp để đáp lại một mối đe doạ về an ninh. Những biện pháp như vậy cần được thông báo ngay lập tức cho Bên ký kết kia.

(9) Không ảnh hưởng đến sự cần thiết phải thực hiện các hành động ngay lập tức để bảo vệ an ninh vận tải, các Bên ký kết khẳng định rằng khi cân nhắc các biện pháp an ninh, một Bên ký kết sẽ đánh giá các ảnh hưởng bất lợi có thể có đối với vận chuyển hàng không quốc tế và, trừ khi được quy định theo luật, sẽ tính đến tất cả các yếu tố khi Bên ký kết đó xác định biện pháp nào là cần thiết và phù hợp để giải quyết các quan ngại về an ninh.

ĐIỀU 10

An toàn

(1) Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến, vào bất kỳ thời điểm nào, liên quan đến các tiêu chuẩn an toàn trong các lĩnh vực về tổ bay, tàu bay hoặc việc khai thác của tàu bay mà Bên ký kết kia phê chuẩn. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời gian 30 ngày kể từ khi có yêu cầu.

(2) Nếu, sau các cuộc trao đổi ý kiến, một Bên ký kết nhận thấy Bên ký kết kia không duy trì và quản lý một cách hiệu quả các tiêu chuẩn an toàn trong các lĩnh vực này, mà ít nhất cũng tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu có thể được xác lập vào thời điểm đó theo Công ước Chi-ca-gô, thì Bên ký kết đó sẽ thông báo cho Bên ký kết kia về những phát hiện đó và những bước được coi là cần thiết để làm cho phù hợp với những tiêu chuẩn tối thiểu này; và Bên ký kết kia phải tiến hành biện pháp khắc phục thích hợp. Việc Bên ký kết kia không tiến hành các hành động thích hợp trong thời hạn 15 ngày hoặc lâu hơn thời hạn này theo thoả thuận, sẽ là

cơ sở để áp dụng Điều 5(1) của Hiệp định này (Thu hồi hoặc đình chỉ Giấy phép khai thác).

(3) Mặc dù có các nghĩa vụ quy định tại Điều 33 của Công ước Chi-ca-gô, các Bên nhất trí rằng bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi, hoặc, theo thoả thuận cho thuê, thay mặt cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, khi thực hiện các chuyến bay tới hoặc từ lãnh thổ của Bên ký kết kia, có thể, trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia, phải chịu một cuộc kiểm tra trên và xung quanh tàu bay của đại diện được uỷ quyền của Bên ký kết kia để xác minh tính hiệu lực của hồ sơ tàu bay, giấy phép của tổ bay, hiện trạng và các thiết bị của tàu bay (trong Điều này được gọi là "thanh tra sân đỗ") với điều kiện là việc kiểm tra này không gây chậm trễ bất hợp lý.

(4) Nếu việc thanh tra tại sân đỗ hay một loạt các cuộc thanh tra như vậy làm nảy sinh những vấn đề:

(a) có những mối quan ngại nghiêm trọng rằng một tàu bay hay sự hoạt động của một tàu bay không đáp ứng với những tiêu chuẩn tối thiểu vào thời điểm đó theo Công ước Chi-ca-gô; hoặc

(b) có những mối quan ngại nghiêm trọng rằng thiếu sự duy trì và quản lý hữu hiệu các tiêu chuẩn an toàn được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước Chi-ca-gô;

thì Bên ký kết thực hiện việc thanh tra, vì mục đích của Điều 33 Công ước Chi-ca-gô, sẽ toàn quyền kết luận rằng những điều kiện để theo đó các giấy phép và chứng chỉ đối với tàu bay hoặc đối với tổ bay của tàu bay đó đã được cấp hoặc làm cho có hiệu lực, hoặc rằng các yêu cầu để theo đó tàu bay được hoạt động, không bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước Chi-ca-gô.

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

(6) Mỗi Bên ký kết bảo lưu quyền đình chỉ hoặc thay đổi ngay lập tức việc cấp giấy phép hoạt động của một hay các hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp Bên thứ nhất kết luận, cho dù là do hệ quả của một hoặc một loạt cuộc thanh tra sân đỗ, do trao đổi ý kiến hoặc bất cứ một lý do nào khác, rằng hành động ngay lập tức là cần thiết cho sự an toàn khai thác của một hãng hàng không.

(7) Bất kỳ hành động nào của một Bên ký kết theo khoản (2) hoặc khoản (6) của Điều này sẽ phải được chấm dứt một khi cơ sở cho việc tiến hành các hành động đó không còn nữa.

ĐIỀU 11

Kiểm soát điều tiết

Khi Liên hiệp Vương quốc Anh đã chỉ định một hãng hàng không mà quyền kiểm soát điều tiết được thực hiện và duy trì bởi một Quốc gia thành viên EU khác, các quyền của Bên ký kết kia theo Điều 10 của Hiệp định này (An toàn) sẽ được áp dụng một cách ngang bằng đối với việc phê chuẩn, thực hiện và duy trì các tiêu chuẩn an toàn của Quốc gia thành viên EU khác đó và đối với giấy phép khai thác của hãng hàng không đó.

ĐIỀU 12

Liên danh

Bất kỳ hãng hàng không hoặc các hãng hàng không nào được chỉ định đều có thể, theo luật pháp và các quy định áp dụng đối với cạnh tranh, tham gia vào các thoả thuận liên danh, với điều kiện là:

(a) mỗi chuyến bay là một phần của dịch vụ, mà thoả thuận như vậy áp dụng, được khai thác bởi một hãng hàng không có quyền khai thác chuyến bay đó; và

(b) không hãng hàng không nào của một Bên ký kết được thực hiện các chuyến bay chuyên chở hành khách nội địa giữa một điểm trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và một điểm tại một Quốc gia thứ ba, hoặc giữa hai điểm trong lãnh thổ của Quốc gia kia, trừ khi hãng hàng không đó được phép khai thác và chuyên chở nội địa giữa hai điểm thuộc quyền của mình; và

(c) đối với mỗi vé được bán, người mua phải được thông báo tại điểm bán về hãng hàng không nào khai thác chặng nào của chuyến bay.

ĐIỀU 13

Thuê tàu bay

Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được quyền thực hiện các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định sử dụng tàu bay (hoặc tàu bay và tổ bay) thuê của bất kỳ công ty nào, gồm cả của hãng hàng không khác, khi được phép sử dụng tàu bay trên cơ sở như vậy theo thoả thuận giữa nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết.

ĐIỀU 14

Dịch vụ phục vụ mặt đất

Theo luật và quy định của mỗi Bên ký kết bao gồm, trong trường hợp của Liên hiệp Vương quốc Anh là luật pháp Liên minh Châu Âu, mỗi hãng hàng không được chỉ định, khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, có quyền thực hiện dịch vụ phục vụ mặt đất của mình ("tự phục vụ") hoặc, theo lựa chọn của mình, quyền lựa chọn giữa các nhà cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất cạnh tranh, toàn bộ hoặc từng phần. Trong trường hợp luật pháp và quy định hạn chế hoặc không cho phép việc tự phục vụ và trong trường hợp không có sự cạnh tranh hiệu quả giữa các nhà cung cấp dịch vụ phục vụ mặt đất, mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ được đối xử trên cơ sở không phân biệt đối xử liên quan đến việc tự phục vụ hoặc tiếp cận các dịch vụ phục vụ mặt đất được cung cấp bởi một hoặc các nhà cung cấp.

ĐIỀU 15

Chuyển thu nhập

Mỗi hãng hàng không được chỉ định, theo yêu cầu, có thể đổi và chuyển về nước mình các thu nhập địa phương chi tiêu dư thừa theo lựa chọn của mình. Việc đổi và chuyển tiền sẽ được phép không bị hạn chế theo tỷ giá chuyển đổi áp dụng đối với giao dịch hiện thời đang có hiệu lực vào thời điểm mà thu nhập như vậy được đưa ra để đổi và chuyển và sẽ không chịu bất cứ lệ phí nào trừ các lệ phí mà các ngân hàng áp dụng bình thường đối với việc tiến hành đổi và chuyển tiền đó. Việc chuyển tiền như vậy sẽ được thực hiện theo các quy định về trao đổi ngoại hối của Bên ký kết liên quan

ĐIỀU 16

Đại diện hãng hàng không và Bán

Một hãng hàng không:

(a) được thành lập trong lãnh thổ của một Bên ký kết; và

(b) có Chứng chỉ người khai thác tàu bay hiện hành do nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó hoặc một Quốc gia thành viên EU cấp;

có thể:

(i) phù hợp với luật pháp và các quy định liên quan đến việc vào, cư trú và thuê lao động của Bên ký kết kia, đưa vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết kia nhân viên quản lý, kỹ thuật và khai thác và các nhân viên chuyên môn khác của mình mà hãng hàng không thấy cần thiết hợp lý cho việc cung cấp các chuyến bay;

(ii) sử dụng các dịch vụ và nhân viên của bất kỳ cơ quan, công ty và hãng hàng không nào đang hoạt động trong lãnh thổ của Bên ký kết kia;

(iii) thành lập các văn phòng trong lãnh thổ của Bên ký kết kia; và

(iv) thực hiện bán và tiếp thị vận chuyển hàng không và các dịch vụ bổ trợ ở lãnh thổ của Bên ký kết kia trực tiếp hoặc thông qua các đại lý hoặc các trung gian khác mà hãng hàng không chỉ định. Hãng hàng không sẽ có quyền bán và bất kỳ người nào sẽ tự do mua vận chuyển như vậy và các dịch vụ bổ trợ bằng đồng tiền địa phương hoặc đồng tiền chuyển đổi tự do bất kỳ.

ĐIỀU 17

Lệ phí người sử dụng

(1) Lệ phí người sử dụng do nhà chức trách hoặc cơ quan thu phí có thẩm quyền của mỗi Bên ký kết quy định thu đối với các hãng hàng không của Bên ký kết kia phải công bằng, hợp lý, không phân biệt đối xử bất hợp lý và phân bổ ngang bằng giữa các nhóm người sử dụng. Trong bất cứ trường hợp nào, mọi lệ phí người sử dụng sẽ được thu từ các hãng hàng không của Bên ký kết kia với điều kiện không được kém ưu đãi hơn các điều kiện ưu đãi nhất áp dụng đối với bất cứ hãng hàng không nào khác tại thời điểm thu lệ phí đó.

(2) Lệ phí người sử dụng mà các hãng hàng không của Bên ký kết kia phải trả có thể phản ánh, nhưng không được vượt quá, tổng chi phí của nhà chức trách hay cơ quan thu lệ phí có thẩm quyền cung cấp các trang thiết bị và dịch vụ cảng hàng không, môi trường cảng hàng không, dẫn đường hàng không và an ninh hàng không tại cảng hàng không hay trong hệ thống cảng hàng không. Chi phí như vậy có thể bao gồm lợi nhuận trên tài sản hợp lý sau khấu hao. Các trang thiết bị và dịch vụ có thu phí và lệ phí phải được cung ứng trên cơ sở hiệu quả và kinh tế.

(3) Mỗi Bên ký kết sẽ nỗ lực tối đa để đảm bảo rằng việc trao đổi ý kiến sẽ được thực hiện giữa các nhà chức trách hoặc cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền trên lãnh thổ của mình với các hãng hàng không sử dụng dịch vụ và các trang thiết bị, và rằng các nhà chức trách hoặc cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền và các hãng hàng không trao đổi những thông tin cần thiết cho phép xem xét lại một cách chính xác tính hợp lý của các khoản phí và lệ phí phù hợp với các nguyên tắc của khoản (1) và (2) của Điều này. Mỗi Bên ký kết sẽ nỗ lực tối đa để đảm bảo rằng các nhà chức trách hoặc cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền sẽ gửi thông báo thích hợp cho người sử dụng về bất cứ dự kiến thay đổi nào về lệ phí người sử dụng để tạo điều kiện cho người sử dụng bày tỏ quan điểm của mình trước khi tiến hành thay đổi.

(4) Sẽ không Bên ký kết nào, trong quy trình giải quyết tranh chấp theo Điều 21 của Hiệp định này (Giải quyết tranh chấp), bị coi là vi phạm quy định của Điều này, trừ khi:

(a) Bên đó không xem xét đến, hoặc không giao tiến hành xem xét độc lập đến lệ phí hoặc các thực tiễn mà Bên ký kết kia khiếu nại trong một khoảng thời gian hợp lý; hoặc

(b) sau khi xem xét Bên đó không thực hiện tất cả các bước trong phạm vi thẩm quyền của mình để khắc phục bất cứ khoản lệ phí hay các thực tiễn không phù hợp với Điều này.

ĐIỀU 18

Vận tải đa phương thức

Các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ được phép thực hiện, liên quan đến vận tải hàng không, bất kỳ loại hình vận tải đa phương thức nào đến hoặc từ bất kỳ các điểm nào trong lãnh thổ của các Bên ký kết hoặc quốc gia thứ ba. Các hãng hàng không có thể lựa chọn tự thực hiện vận tải đa phương thức hoặc cung cấp thông qua các thoả thuận, bao gồm liên danh với các nhà vận chuyển khác. Các dịch vụ đa phương thức như vậy có thể đưa ra một dịch vụ toàn bộ và một mức giá duy nhất cho việc kết hợp vận chuyển hàng không và vận chuyển đa phương thức, với điều kiện là hành khách và người vận chuyển phải được thông báo về người cung cấp các dịch vụ vận chuyển trong đó.

ĐIỀU 19

Bảo vệ môi trường

(1) Các Bên ký kết ủng hộ sự cần thiết phải bảo vệ môi trường thông qua việc hỗ trợ một nền hàng không phát triển bền vững.

(2) Khi xây dựng các biện pháp bảo vệ môi trường, phải tuân thủ các tiêu chuẩn về môi trường hàng không mà Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế quy định tại các Phụ lục của Công ước Chi-ca-gô, trừ khi đã đệ trình các khác biệt.

ĐIỀU 20

Trao đổi ý kiến

Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến vào bất cứ lúc nào về việc áp dụng, giải thích, thực hiện hoặc sửa đổi Hiệp định hoặc tuân thủ Hiệp định này. Việc trao đổi ý kiến, có thể giữa các nhà chức trách hàng không, sẽ bắt đầu trong vòng thời hạn 60

ngày kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được yêu cầu bằng văn bản, trừ khi các Bên ký kết thoả thuận khác.

ĐIỀU 21

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.

(2) Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng thì tranh chấp đó có thể được chuyển cho người hoặc tổ chức như các Bên đó có thể thoả thuận để giải quyết, hoặc theo yêu cầu một trong hai Bên ký kết, tranh chấp này sẽ được đưa ra giải quyết ở hội đồng trọng tài gồm ba trọng tài viên được thành lập theo cách sau đây:

(a) Trong vòng 30 ngày sau khi nhận được yêu cầu trọng tài, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên. Một công dân của Quốc gia thứ ba sẽ hành động với tư cách là Chủ tịch toà trọng tài sẽ được chỉ định như trọng tài viên thứ ba bằng thoả thuận giữa hai trọng tài viên kia trong vòng 60 ngày kể từ khi chỉ định trọng tài viên thứ hai;

(b) nếu trong thời hạn qui định trên đây không thực hiện được bất cứ việc chỉ định nào thì một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch toà án quốc tế thực hiện việc chỉ định cần thiết trong vòng 30 ngày. Nếu Chủ tịch Toà án quốc tế có cùng quốc tịch của một trong các Bên ký kết thì Phó Chủ tịch sẽ được yêu cầu thực hiện sự chỉ định đó. Nếu Phó Chủ tịch Toà án quốc tế có cùng quốc tịch của một trong các Bên ký kết, thì một Thành viên của Toà án quốc tế cao cấp tiếp theo không phải là công dân của các Bên ký kết sẽ được yêu cầu thực hiện chỉ định đó.

(3) Trừ các điểm được qui định sau đây ở Điều này hoặc khi các Bên ký kết thoả thuận khác, toà trọng tài sẽ xác định phạm vi quyền tài phán và quy định thủ tục của mình. Theo sự xem xét của toà trọng tài hoặc theo yêu cầu của một trong hai Bên ký kết, một cuộc họp để quyết định các vấn đề để giải quyết và các thủ tục riêng biệt phải tuân theo sẽ được tổ chức không muộn hơn 30 ngày sau khi toà trọng tài được thành lập đầy đủ.

(4) Trừ khi các Bên ký thoả thuận khác hoặc do toà trọng tài qui định, mỗi Bên ký kết sẽ trình bản ghi nhớ các vấn đề đưa ra trọng tài trong vòng 45 ngày sau khi toà trọng tài được thành lập đầy đủ. Mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình bản trả lời trong thời hạn 60 ngày sau khi Bên ký kết kia đưa ra bản ghi nhớ. Toà trọng tài sẽ tiến hành nghe trình bày theo yêu cầu của một trong hai Bên ký kết hoặc theo sự xem xét của mình trong vòng 30 ngày sau khi có bản trả lời.

(5) Toà trọng tài sẽ cố gắng đưa ra quyết định bằng văn bản trong vòng 30 ngày sau ngày nghe giải trình, hoặc nếu không tổ chức giải trình, thì trong vòng 30 ngày sau

ngày trả lời của cả hai Bên được đệ trình. Quyết định sẽ được thông qua bằng đa số phiếu.

(6) Các Bên ký kết có thể đệ trình các yêu cầu để làm sáng tỏ quyết định trong vòng 15 ngày sau khi nhận được quyết định và văn bản làm sáng tỏ đó sẽ được đưa ra trong vòng 15 ngày sau khi có yêu cầu như vậy.

(7) Quyết định của toà trọng tài sẽ là bắt buộc đối với các Bên ký kết.

(8) Mỗi Bên ký kết sẽ chịu chi phí cho trọng tài viên được mình chỉ định. Tất cả các chi phí khác của toà trọng tài sẽ được các Bên ký kết chia đều, bao gồm bất cứ chi phí nào do Chủ tịch, Phó Chủ tịch hoặc Thành viên của Toà án quốc tế khi thực hiện các thủ tục ở điểm (2)(b) của Điều này.

ĐIỀU 22

Sửa đổi

Các sửa đổi bất kỳ của Hiệp định này do các Bên ký kết thoả thuận sẽ có hiệu lực khi được xác nhận bằng việc trao đổi Công hàm.

ĐIỀU 23

Chấm dứt

Mỗi Bên ký kết có thể thông báo bằng văn bản cho Bên ký kết kia về quyết định của mình huỷ bỏ Hiệp định này vào bất cứ lúc nào. Thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế. Hiệp định này sẽ bị chấm dứt hiệu lực ngay lập tức vào nửa đêm (tại nơi nhận thông báo) trước ngày đầu tiên của ngày mà Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo huỷ bỏ Hiệp định được thu hồi bằng thoả thuận 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 nhận được vào ngày thứ 14 sau khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo.

ĐIỀU 24

Có hiệu lực

(1) Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày trao đổi Công hàm cuối cùng giữa các Bên ký kết, qua đường ngoại giao, thông báo cho nhau về việc hoàn tất các yêu cầu nội bộ của mỗi bên.

(2) Hiệp định giữa Chính phủ Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len và Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam về vận chuyển hàng không ký tại Luân Đôn ngày 19/8/1994, cùng các sửa đổi, sẽ hết hiệu lực vào ngày Hiệp định này có hiệu lực.

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

Làm thành hai bản tại LUÂN-ĐÔN ngày 08 tháng 12 năm 2011 bằng tiếng Việt và tiếng Anh, cả hai bản có giá trị như nhau.

Thay mặt Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam

ĐINH LA THĂNG
Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thay mặt Chính phủ Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len

MIKE PENNING
Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải

PHỤ LỤC

BẢNG ĐƯỜNG BAY

Phần 1

Các đường bay do hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của Liên hiệp Vương quốc Anh khai thác:

Các điểm ở lãnh thổ của Liên hiệp Vương quốc Anh – Các điểm giữa – Các điểm ở lãnh thổ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam – Các điểm quá

GHI CHÚ:

1. Các điểm giữa hoặc các điểm quá có thể bị huỷ bỏ đối với bất cứ chuyến bay nào với điều kiện là chuyến bay bắt đầu hoặc kết thúc ở lãnh thổ của Liên hiệp Vương quốc Anh.

2. Vận chuyển (bao gồm tất cả các loại hình vận chuyển tạm dừng) có thể được lấy lên ở điểm giữa để cho xuống lãnh thổ của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam hoặc lấy lên ở lãnh thổ của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam để cho xuống điểm quá và ngược lại, nhưng chỉ khi điều đó được các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thoả thuận.

Phần 2

Các đường bay do hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam khai thác:

Các điểm ở lãnh thổ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam – Các điểm giữa – Các điểm ở lãnh thổ của Liên hiệp Vương quốc Anh – Các điểm quá

GHI CHÚ:

1. Các điểm giữa hoặc các điểm quá có thể bị huỷ bỏ đối với bất cứ chuyến bay nào với điều kiện là chuyến bay bắt đầu hoặc kết thúc ở lãnh thổ Việt Nam.

2. Vận chuyển (bao gồm tất cả các loại hình vận chuyển tạm dừng) có thể được lấy lên ở điểm giữa để cho xuống lãnh thổ của Liên hiệp Vương quốc Anh hoặc lấy lên ở lãnh thổ của Liên hiệp Vương quốc Anh để cho xuống điểm quá và ngược lại, chỉ khi điều đó được các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thoả thuận.

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ: Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại: 080.44946 – 080.44417
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