BỘ NGOẠI GIAO	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 12/2016/TB-LPQT	*Hà Nội, ngày 18 tháng 02 năm 2016*

THÔNG BÁO
Về việc điều ước quốc tế có hiệu lực

Thực hiện quy định 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 Các Tiểu vương quốc Ả rập Thống nhất về vận chuyển hàng không giữa và qua lãnh thổ hai nước, ký tại Đu-bai ngày 16 tháng 12 năm 2014, có hiệu lực chính thức kể từ ngày 26 tháng 01 năm 2016.

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 HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ CÁC TIỂU VƯƠNG QUỐC Ả-RẬP THỐNG NHẤT

VỀ

CÁC CHUYẾN BAY GIỮA VÀ QUA LÃNH THỔ HAI NƯỚC

Nội dung

LỜI NÓI ĐẦU

ĐIỀU 1 - ĐỊNH NGHĨA
ĐIỀU 2 - TRAO QUYỀN
ĐIỀU 3 - CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP
ĐIỀU 4 - THU HỒI VÀ HẠN CHẾ PHÉP KHAI THÁC
ĐIỀU 5 - NGUYÊN TẮC QUẢN LÝ KHAI THÁC CÁC CHUYẾN BAY THOẢ THUẬN
ĐIỀU 6 - THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC LỆ PHÍ KHÁC
ĐIỀU 7 - ÁP DỤNG LUẬT VÀ QUY ĐỊNH QUỐC GIA
ĐIỀU 8 - LIÊN DANH
ĐIỀU 9 - CHỨNG CHỈ ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY VÀ CHỨNG CHỈ NĂNG LỰC
ĐIỀU 10 - AN TOÀN
ĐIỀU 11 - LỆ PHÍ NGƯỜI SỬ DỤNG
ĐIỀU 12 - AN NINH HÀNG KHÔNG
ĐIỀU 13 - CÁC HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI
ĐIỀU 14 - CHUYỂN THU NHẬP
ĐIỀU 15 - PHÊ DUYỆT LỊCH BAY
ĐIỀU 16 - GIÁ CƯỚC
ĐIỀU 17 - TRAO ĐỔI THÔNG TIN
ĐIỀU 18 - TRAO ĐỔI Ý KIẾN
ĐIỀU 19 - GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP
ĐIỀU 20 - SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH
ĐIỀU 21 - ĐĂNG KÝ
ĐIỀU 22 - CHẤM DỨT
ĐIỀU 23 - CÓ HIỆU LỰC

LỜI NÓI ĐẦU

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ các Tiểu vương quốc Ả rập thống nhất (sau đây 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 một Hiệp định để tuân thủ và bổ sung Công ước nêu trên, nhằm mục đích thiết lập và khai thác các Chuyến bay giữa và ngoài lãnh thổ hai nước;

Nhận thấy tầm quan trọng của vận chuyển hàng không là một phương thức để tạo điều kiện và tăng cường mối quan hệ hữu nghị, hiểu biết và hợp tác giữa nhân dân hai nước;

Mong muốn tạo điều kiện mở rộng các cơ hội vận chuyển hàng không quốc tế;

ĐÃ THỎA THUẬN NHƯ SAU:

ĐIỀU 1 – ĐỊNH NGHĨA

1. Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh đòi hỏi khác, thuật ngữ:

a) "Nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam, và trong trường hợp của Chính phủ các Tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất chỉ Tổng cục Hàng không dân dụng, hoặc bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức thực hiện bất kỳ chức năng mà Hiệp định này đề cập đến;

b) "Các chuyến bay thỏa thuận" chỉ các chuyến bay quốc tế thường lệ giữa và ngoài lãnh thổ Việt Nam và các Tiểu Vương quốc Ả-rập thống nhất để vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa, riêng biệt hoặc kết hợp;

c) "Hiệp định" chỉ Hiệp định này và Phụ lục được áp dụng của Hiệp định này, và bất kỳ sửa đổi nào của Hiệp định và Phụ lục;

d) "Chuyến bay", "hãng hàng không", "chuyến bay quốc tế" và "dừng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa được qui định tương ứng tại Điều 96 của Công ước.

e) "Phụ lục" chỉ bảng đường bay quy định thành phụ lục của Hiệp định và bất kỳ điều khoản hoặc các văn bản tại Phụ lục hoặc bất kỳ sửa đổi nào theo quy định tại Điều 20 của Hiệp định

f) "Hàng hóa" bao gồm cả thư tín;

g) "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: i) bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực theo Điều 94 (a) của Công ước và đã được cả hai Bên ký kết phê chuẩn; và ii) bất kỳ phụ lục hoặc sửa đổi nào được phê chuẩn theo Điều 90 của Công ước và cho tới nay có hiệu lực đối với hai Bên ký kết;

h) "Hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hoặc nhiều hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo Điều 3 của Hiệp định này

i) "Giá cước" chỉ giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hóa của các hãng hàng không được chỉ định và các điều kiện áp dụng các giá này nhưng không bao gồm tiền công và các điều kiện cho việc chuyên chở thư tín;

j) "Lãnh thổ" đối với một Quốc gia có ý nghĩa được chỉ ra trong Điều 2 của Công ước.

k) "Lệ phí người sử dụng" chỉ khoản thu đối với các hãng hàng không của nhà chức trách có thẩm quyền hoặc được họ ủy quyền đối với việc cung cấp các trang thiết bị hoặc dịch vụ cảng hàng không, dẫn đường hàng không, bao gồm cả các trang thiết bị và dịch vụ liên quan đối với tàu bay, tổ bay, hành khách, hành lý và hàng hóa.

2. Phụ lục của Hiệp định này là một phần không tách rời của Hiệp định

3. Khi thực hiện Hiệp định này, các Bên ký kết phải tuân thủ các quy định tại Công ước trong chừng mực mà các quy định này được áp dụng đối với các chuyến bay quốc tế.

ĐIỀU 2 – TRAO QUYỀN

1. Mỗi Bên ký kết sẽ cấp cho Bên ký kết kia các quyền được quy định định trong Hiệp định này để cho phép các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó thiết lập và khai thác các chuyến bay thỏa thuận.

2. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có các quyền sau đây:

   a) quyền bay qua không hạ cánh trên lãnh thổ của Bên ký kết kia;

   b) quyền hạ cánh trong lãnh thổ Bên ký kết kia không vì mục đích thương mại; và

   c) quyền hạ cánh trong lãnh thổ của Bên ký kết kia để lấy lên và/hoặc dỡ xuống hành khách và hàng hóa trên các chuyến bay quốc tế, riêng biệt hoặc kết hợp, khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận.

3. Thêm vào đó, (các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết, không phải các hãng hàng không được chỉ định theo Điều 3, còn được hưởng các quyền quy định tại khoản 2(a) và 2(b) của Điều này.

4. Không ý nào trong Điều này sẽ được coi là dành cho bất kỳ các hãng hàng không được chỉ định nào của một Bên ký kết quyền lấy lên máy bay, trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hành lý và hàng hóa để chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

5. Nếu do xung đột vũ trang, rối loạn hoặc diễn biến chính trị, hoặc do các trường hợp đặc biệt và bất bình thường, một 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 duy trì khai thác chuyến bay như vậy thông qua dàn xếp tạm thời về các đường bay, do cả hai Bên ký kết cùng quyết định.

6. Các hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền sử dụng các đường bay, cảng hàng không và các trang thiết bị của Bên ký kết kia trên cơ sở không phân biệt đối xử.

ĐIỀU 3 – CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết có quyền chỉ định một hoặc nhiều hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thỏa thuận và rút hoặc thu hồi chỉ định của hãng hàng không đó hoặc chỉ định một hãng hàng không khác thay thế cho hãng hàng không được chỉ định trước. Chỉ định này có thể quy định phạm vi cấp phép cho mỗi hãng hàng không liên quan đến việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận. Các chỉ định và bất kỳ thay đổi nào cũng phải bằng văn bản, do Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết chỉ định gửi cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.

2. Khi nhận được thông báo chỉ định, thay đổi hoặc thu hồi, và đơn xin của hãng hàng không được chỉ định, theo hình thức và cách thức được quy định, Bên ký kết kia sẽ, theo quy định tại các khoản (3) và (4) của Điều này, không chậm trễ cấp các phép khai thác thích hợp cho (các) hãng hàng không được chỉ định.

3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu một 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 phù hợp với các điều khoản của Công ước Chicago.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp phép khai thác tại khoản (2) Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện được xem là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền của hãng hàng không được chỉ định theo quy định tại khoản 2 (c) Điều 2 của Hiệp định này, trong bất kỳ trường hợp nào mà, theo các thỏa thuận đặc biệt giữa các Bên ký kết, một Bên ký kết không được thỏa mãn rằng việc sở hữu phần lớn và kiểm soát hữu hiệu hãng hàng không đó thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó

hoặc công dân của Bên ký kết đó.

5. Khi được chỉ định và cấp phép, một hãng hàng không có thể bắt đầu khai thác, vào bất kỳ lúc nào, một phần hoặc toàn bộ các chuyến bay thỏa thuận, với điều kiện là hãng hàng không đó phải xây dựng lịch bay của các chuyến bay đó theo quy định tại Điều 15 Hiệp định này.

ĐIỀU 4 – THU HỒI VÀ HẠN CHẾ PHÉP KHAI THÁC

1. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ, liên quan đến hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định, có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc thực hiện các quyền quy định tại Điều 2 của Hiệp định này, hoặc áp dụng các điều kiện, tạm thời hoặc vĩnh viễn, nếu xét thấy cần thiết khi thực hiện các quyền này:

   a) trong trường hợp hãng hàng không này không tuân thủ luật pháp hoặc các quy định được nhà chức trách của một Bên ký kết áp dụng bình thường và hợp lý phù hợp với các điều khoản của Công ước trong việc trao các quyền này;

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

   c) trong bất kỳ trường hợp nào mà, theo các thoả thuận đặc biệt giữa các Bên ký kết, một Bên ký kết không được thỏa mãn rằng việc sở hữu phần lớn và kiểm soát hữu hiệu hãng hàng không đó thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc công dân của Bên ký kết đó; hoặc

   d) Theo qui định tại khoản (6) của Điều 10 trong Hiệp định này.

   e) Trong trường hợp một Bên ký kết không có hành động thích hợp để tăng cường an toàn theo khoản 2 của Điều 10 trong Hiệp định này; hoặc

   f) trong bất kỳ trường hợp nào mà một Bên ký kết không tuân thủ bất kỳ quyết định hoặc qui định nào trong việc áp dụng Điều 19 trong Hiệp định này.

2. Trừ khi việc thu hồi hoặc đình chỉ hoặc áp đặt ngay lập tức các điều kiện nêu tại khoản (1) 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 theo quy

định tại Điều 18.

3. Trong trường hợp một Bên ký kết thực hiện các hành động theo Điều này, sẽ không làm ảnh hưởng đến các quyền của Bên ký kết kia quy định tại Điều 19.

ĐIỀU 5 - NGUYÊN TẮC QUẢN LÝ KHAI THÁC CÁC CHUYẾN BAY THỎA THUẬN

1. Mỗi Bên ký kết, trên cơ sở có đi có lại, cho phép các hãng hàng không được chỉ định của hai Bên ký kết tự do cung cấp vận chuyển hàng không quốc tế theo quy định của Hiệp định này.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ thực hiện các hành động thích hợp thuộc thẩm quyền của mình để loại trừ tất cả các hình thức phân biệt đối xử và các thực tiễn chống cạnh tranh hoặc lợi dụng khi thực hiện các quyền được quy định trong Hiệp định này.

3. Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ không bị hạn chế nào về tải cung ứng và tần suất và/hoặc (các) loại tàu bay khi khai thác bất kỳ loại hình nào (hành khách, hàng hóa, riêng biệt hoặc kết hợp). Mỗi hãng hàng không được chỉ định được phép xác định tần suất, tải cung ứng theo nhu cầu của mình đối với các chuyến bay thỏa thuận.

4. Không Bên ký kết nào được đơn phương giới hạn khối lượng vận tải, tần suất hoặc tính thường xuyên của dịch vụ hoặc (các) loại tàu bay do các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác, trừ trường hợp vì các yêu cầu về hải quan, kỹ thuật, khai thác hoặc môi trường đòi hỏi theo các điều kiện đồng bộ phù hợp với Điều 16 của Công ước.

5. 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 khai thác có thể trái với các mục đích của Hiệp định này.

ĐIỀU 6 – THUẾ HẢI QUAN VÀ CÁC LỆ PHÍ KHÁC

1. Mỗi Bên ký kết sẽ miễn cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các hạn chế nhập khẩu, thuế hải quan, các loại thuế trực tiếp và gián tiếp, lệ phí kiểm tra và các loại phí và lệ phí quốc gia khác đối với tàu bay cũng như các thiết bị thông thường, nhiên liệu, dầu bôi trơn, thiết bị dự trữ, các đồ cung ứng kỹ thuật tiêu hao, các phụ tùng gồm động cơ, đồ dự trữ bao gồm nhưng không hạn chế ở các loại như thực phẩm, nước giải khát, rượu, thuốc lá và các vật phẩm khác dành để bán cho hành khách hoặc phục vụ hành khách trong chuyến bay và các đồ vật khác của tàu bay dự định để sử dụng hoặc chỉ để dùng liên quan đến việc khai thác hoặc hoạt động của tàu bay của hãng hàng không được chỉ định đó khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, cũng như vé in, vận đơn hàng không, đồng phục của nhân viên, máy tính và máy in vé do hãng hàng không được chỉ định sử dụng để đặt chỗ và in vé, bất kỳ ấn phẩm nào mang nhãn hiệu của hãng hàng không được chỉ định in trên đó và các đồ vật quảng cáo thông thường được phân phát miễn phí của hãng hàng không được chỉ định đó.

2. Việc miễn trừ theo quy định của Điều này sẽ áp dụng đối với các đồ vật nêu tại khoản (1) của Điều này:

   a) khi được đưa vào trong lãnh thổ của một Bên ký kết bởi hoặc thay mặt cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia;

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

   c) được đưa lên tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia và dự định để sử dụng khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận; cho dù các đồ vật đó có hay không được sử dụng hoặc tiêu thụ toàn bộ hoặc một phần trong lãnh thổ của Bên ký kết cấp miễn trừ, với điều kiện là các đồ vật này không được chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết nói trên.

3. Các thiết bị thông thường của tàu bay, cũng như các vật phẩm, đồ cung cấp thông thường được để lại trên tàu bay của mỗi Bên ký kết chỉ có thể được đưa xuống trong lãnh thổ của Bên ký kết kia khi có sự đồng ý của cơ quan Hải quan của Bên ký kết đó. Trong trường hợp như vậy, chúng có thể được đặt dưới sự giám sát của cơ quan nói trên tới khi chúng được tái xuất hoặc được thanh lý theo các quy định hải quan.

4. Các miễn trừ theo quy định của Điều này cũng được áp dụng trong trường hợp các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết tham gia vào một thỏa thuận với (các) hãng hàng không khác, để thuê hoặc chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, các thiết bị thông thường và các vật phẩm khác nêu tại khoản (1) của Điều này, với điều kiện là hãng hàng không khác đó cũng phải được Bên ký kết kia cấp (các) miễn trừ tương tự.

ĐIỀU 7 – ÁP DỤNG LUẬT VÀ QUY ĐỊNH QUỐC GIA

1. Luật, các quy định và thủ tục của một Bên ký kết liên quan đến việc bay đến, ở lại trong hoặc bay đi từ lãnh thổ Bên ký kết đó của một tàu bay tham gia vào việc dẫn đường quốc tế, hoặc liên quan đến việc khai thác và dẫn đường của tàu bay này trong lãnh thổ của Bên ký kết đó, sẽ được áp dụng đối với tàu bay do (các) hãng hàng không của Bên ký kết kia khai thác, mà không có sự phân biệt đối xử về quốc tịch, và phải được hãng hàng không của Bên ký kết kia tuân thủ khi bay vào, bay ra và trong khi ở lại trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

2. Luật, các quy định và thủ tục của một Bên ký kết liên quan đến việc bay đến, ở lại trong hoặc bay đi từ lãnh thổ Bên ký kết đó của hành khách, hành lý, tổ bay và hàng hóa, được chuyên chở trên tàu bay, như các quy định về nhập cảnh, thông quan, an ninh hàng không, nhập cư, hộ chiếu, hải quan, tiền tệ, sức khỏe, kiểm dịch và các biện pháp vệ sinh hoặc trong trường hợp bưu kiện là luật pháp và quy định về bưu chính phải được hành khách, hành lý, tổ lái và hàng hoá của các hãng hàng không của Bên ký kết kia tuân thủ hoặc được tuân thủ thay mặt họ.

3. Không Bên ký kết nào được dành bất kỳ ưu đãi nào cho (các) hãng hàng không của mình hoặc bất kỳ (các) hãng hàng không nào khác hơn (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khi áp dụng luật và các quy định theo Điều này.

4. Hành khách, hành lý và hàng hóa khi quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của mỗi Bên ký kết và không rời khỏi các khu vực của cảng hàng không dành cho mục đích này sẽ, trừ khi liên quan đến các biện pháp an ninh chống lại các hành vi bạo lực, không tặc, kiểm soát ma túy, chỉ phải chịu sự kiểm soát đơn giản. Hành lý và hàng hóa như vậy sẽ được miễn các loại thuế hải quan, thuế môn bài và các loại phí và lệ phí quốc gia và/hoặc địa phương tương tự.

ĐIỀU 8 – LIÊN DANH

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết có thể, là hãng hàng không tiếp thị hoặc hãng hàng không khai thác, tự do tham gia các thỏa thuận hợp tác tiếp thị, bao gồm và không hạn chế đối với thỏa thuận trao đổi chỗ và/hoặc thỏa thuận liên danh (gồm thỏa thuận liên danh với bên thứ ba), với hãng hàng không hoặc các hãng hàng không.

2. Trước khi cung cấp các chuyến bay liên danh, các bên liên danh sẽ phải thống nhất trong đó, bên nào sẽ chịu trách nhiệm về mặt pháp lý và trước khách hàng về các vấn đề liên quan đến an ninh, an toàn và đơn giản hóa thủ tục. Các thỏa thuận về các điều khoản này phải được trình lên nhà chức trách hàng không của hai nước trước khi thực hiện các thỏa thuận liên danh.

3. Các thỏa thuận này sẽ được các nhà chức trách hàng không liên quan chấp nhận, với điều kiện là tất cả các hãng hàng không tham gia các thoả thuận này có quyền vận chuyển và/hoặc phép khai thác.

4. Trong trường hợp thỏa thuận liên danh, hãng hàng không tiếp thị cần phải, đối với tất cả các vé được bán, đảm bảo làm rõ với người mua tại điểm bán hãng hàng không nào sẽ thực sự khai thác mỗi chặng của chuyến bay và với hãng hoặc các hãng hàng không nào người mua sẽ tham gia vào quan hệ hợp đồng.

5. (Các) hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết có thể đưa ra các chuyến bay liên danh giữa bất kỳ (các) điểm nào trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, với điều kiện là các chuyến bay đó do hãng hoặc các hãng hàng không của Bên ký kết kia khai thác.

ĐIỀU 9 – CHỨNG CHỈ ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY VÀ CHỨNG CHỈ NĂNG LỰC

1. Các chứng chỉ đủ điều kiện bay, chứng chỉ năng lực và các bằng do một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực, và vẫn còn hiệu lực, sẽ được Bên ký kết kia công nhận hiệu lực đối với việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận miễn là các chứng chỉ và bằng như vậy được cấp hoặc làm cho có hiệu lực theo như, và tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

2. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết sẽ giữ quyền từ chối công nhận các chứng chỉ năng lực và các bằng, đối với các chuyến bay qua lãnh thổ của mình, do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình.

3. Nếu quyền hoặc các điều kiện của giấy phép và bằng do một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực cho phép các khác biệt đối với các tiêu chuẩn được thiết lập theo Công ước, cho dù các khác biệt đó đã hoặc chưa được đệ trình lên Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể, không xâm phạm đến các quyền của Bên ký kết kia theo Điều 10 (2), yêu cầu trao đổi ý kiến theo Điều 18 với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để thỏa mãn rằng các thực tiễn đề cập tới là có thể chấp nhận được đối với họ. Việc không đạt được một thỏa thuận thỏa mãn sẽ là cơ sở cho việc áp dụng Điều 4 (1) của Hiệp định này.

ĐIỀU 10 – AN TOÀN

1. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến liên quan đến các tiêu chuẩn an toàn mà Bên ký kết kia chấp nhận về tổ bay, tàu bay và việc khai thác của tổ bay và tàu bay đó. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời hạn 30 ngày kể từ khi có yêu cầu.

2. Nếu, sau khi tiến hành trao đổi ý kiến như vậy, một Bên ký kết phát hiện thấy Bên ký kết kia không duy trì và quản lý một cách hữu hiệu các tiêu chuẩn trong các lĩnh vực ít nhất tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước, thì Bên ký kết kia sẽ thông báo các vấn đề phát hiện và các bước được xem là cần thiết để làm cho phù hợp với các tiêu chuẩn tối thiểu này và Bên ký kết kia sẽ phải tiến hành các hành động khắc phục phù hợp. Việc Bên ký kết kia không thể thực hiện các hành động phù hợp trong thời hạn 15 ngày hoặc một thời hạn lâu hơn theo thoả thuận, Điều 4(1) của Hiệp định này.

3. Các bên nhất trí rằng bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi một hãng hàng không của Bên ký kết kia, 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 ủy quyền của Bên ký kết kia để xác minh tính hiệu lực của hồ sơ tàu bay, giấy phép của tổ bay, trạng thái bên ngoài và các thiết bị của tàu bay (trong Hiệp định 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 những tiêu chuẩn tối

thiểu vào thời điểm đó theo Công ước, 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,

thì Bên ký kết thực hiện việc thanh tra, vì mục đích của Điều 33 Công ước, sẽ toàn quyền kết luận rằng những điều kiện để theo đó các giấy phép và bằng 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.

5. Trong trường hợp việc tiếp cận để tiến hành thanh tra sân đỗ đối với một tàu bay do một hãng hàng không của Bên ký kết kia khai thác theo khoản (3) nêu trên bị đại diện của hãng hàng không đó từ chối, thì Bên ký kết này 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 nhiều hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp Bên thứ nhất kết luận rằng, cho dù là do kết quả của một hoặc một loạt cuộc thanh tra sân đỗ, do sự từ chối đối với việc tiếp cận của thanh tra sân đỗ, do trao đổi ý kiến hoặc bất cứ một lý do nào khác, hành động ngay lập tức đó là cần thiết cho sự an toàn hoạt động của một hãng hàng không.

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

ĐIỀU 11 – LỆ PHÍ NGƯỜI SỬ DỤNG

1. Mỗi Bên ký kết sẽ nỗ lực cao nhất để đảm bảo rằng Lệ phí người sử dụng do cơ quan có thẩm quyền của mình áp đặt hoặc cho phép áp đặt đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khi sử dụng cảng hàng không và các trang thiết bị hãng không khác phải công bằng và hợp lý. Lệ phí này phải trên các nguyên tắc kinh tế hợp lý và không được cao hơn mức mà các hãng hàng không khác phải trả cho các dịch vụ như vậy.

2. Liên quan đến Lệ phí người sử dụng, không Bên ký kết nào được dành các ưu đãi hơn cho (các) hãng hàng không của mình hoặc (các) hãng hàng không khác khi thực hiện các chuyến bay quốc tế tương tự và sẽ không được áp đặt hoặc cho phép áp đặt Lệ phí người sử dụng đối với (các) hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định cao hơn mức đối với (các) hãng hàng không được chỉ định của mình khi sử dụng các tàu bay cùng với các trang thiết bị và dịch vụ tương tự để khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự.

3. Mỗi Bên ký kết khuyến khích việc trao đổi ý kiến giữa các cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền với các hãng hàng không được chỉ định sử dụng dịch vụ và các trang thiết bị. Cần phải gửi thông báo thích hợp cho người sử dụng về bất kỳ dự kiến thay đổi nào về lệ phí người sử dụng cùng với các thông tin và dữ liệu hỗ trợ liên quan, để tạo điều kiện cho người sử dụng bày tỏ quan điểm của mình trước khi tiến hành thay đổi.

ĐIỀU 12 – AN NINH HÀNG KHÔNG

1. Phù hợp với các quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên ký kết khẳng định rằng nghĩa vụ của mình đối với Bên ký kết kia nhằm bảo vệ an ninh của hàng không dân dụng chống lại hành vi can thiệp bất hợp pháp là bộ phận cấu thành của Hiệp định này.

2. 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 Tokyo 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 và *Công ước về Ngăn chặn các Hành vi Bất hợp pháp Chống lại Sự an toàn của Hàng không Dân dụng* ký tại Montreal ngày 23/09/1971, và *Nghị định thư về Ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các cảng hàng không phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, bổ sung Công ước về Ngăn chặn các Hành vi Bất hợp pháp Chống lại Sự an toàn của Hàng không Dân dụng*, làm tại Montreal ngày 24/02/1988, và bất kỳ hiệp định nào điều chỉnh về an ninh hàng không dân dụng mà hai Bên là thành viên.

3. Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau sự giúp đỡ cần thiết khi có yêu cầu để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt tàu bay dân dụng bất hợp pháp và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay, hành khách và tổ lái, cảng hàng không và các trang thiết bị dẫn đường hàng không và bất kỳ mối đe dọa nào khác đối với an ninh hàng không dân dụng.

4. Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định an ninh hàng không do Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế thiết lập và quy định thành Phụ lục của Công ước tới một mức độ mà các quy định an ninh đó phù hợp với các Bên ký kết.

5. Thêm vào đó, các Bên ký kết sẽ yêu cầu người khai thác tàu bay thuộc đăng ký của mình, người khai thác tàu bay có trụ sở kinh doanh chính hoặc thường trú trên lãnh thổ của mình, và người khai thác cảng hàng không trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với những điều khoản về an ninh hàng không đó.

6. Mỗi Bên ký kết đồng ý rằng người khai thác tàu bay của mình có thể theo yêu cầu của Bên kia, tuân thủ các quy định về an ninh tại khoản 4 nêu trên khi vào, ra hoặc ở trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

7. Mỗi Bên ký kết cũng đảm bảo rằng các biện pháp được áp dụng có hiệu quả trong phạm vi lãnh thổ của mình nhằm bảo vệ tàu bay và soi chiếu an ninh tàu bay, hành khách, tổ bay và hành lý của họ và tiến hành kiểm tra an ninh phù hợp hành lý, hàng hóa và hàng dự trữ trên tàu bay, trước khi đưa lên và dỡ xuống tàu bay. Mỗi Bên ký kết cũng nhất trí xem xét một cách tích cực đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên kia về các biện pháp an ninh đặc biệt để đối phó với một đe dọa hàng không dân dụng cụ thể.

8. Khi xảy ra một sự vụ hoặc mối đe dọa xảy ra sự vụ chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay, hành khách, tổ bay, tàu bay, cảng hàng không 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 dọa đó với sự tổn thất thấp nhất về nhân mạng.

9. Mỗi Bên ký kết sẽ tiến hành các biện pháp có thể để đảm bảo rằng một tàu bay của Bên ký kết kia là đối tượng của việc chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp hoặc các hành vi can thiệp bất hợp pháp khác đang ở trên mặt đất trong lãnh thổ của mình, phải được giữ lại đó trừ khi việc cất cánh là cần thiết để bảo vệ tính mạng của hành khách và tổ bay.

10. Khi một Bên ký kết có lý do hợp lý để tin rằng Bên kia đã đi chệch ra khỏi các quy định của Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến ngay lập tức với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc không đạt được thỏa thuận thỏa đáng trong vòng 15 ngày kể từ ngày yêu cầu như vậy sẽ là lý do để áp

dụng khoản 1 Điều 4 của Hiệp định này. Trong trường hợp khẩn cấp, một Bên ký kết có thể tiến hành các hành động tạm thời theo quy định tại khoản 1 Điều 4 trước khi hết thời hạn 15 ngày. Bất kỳ hành động nào được thực hiện theo khoản này sẽ bị đình chỉ khi Bên ký kết kia tuân thủ các quy định về an ninh trong Điều này.

ĐIỀU 13 – CÁC HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI

1. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thiết lập, trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, các văn phòng nhằm mục đích quảng bá vận chuyển hàng không và bán giấy tờ vận chuyển cũng như các sản phẩm liên quan khác và các trang thiết bị cần thiết để cung cấp vận chuyển hàng không.

2. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền mang vào và duy trì trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các nhân viên quản lý, thương mại, khai thác, bán, kỹ thuật và các nhân viên và đại diện khác của mình cần thiết đối với việc cung cấp vận chuyển hàng không.

3. Các nhân viên và đại diện nêu tại khoản 2 của Điều này có thể, theo lựa chọn của hãng hàng không được chỉ định, sử dụng nhân viên của mình mang bất kỳ quốc tịch nào, hoặc sử dụng dịch vụ của hãng hàng không, tổ chức hoặc công ty khác đang hoạt động trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và được ủy quyền thực hiện các dịch vụ như vậy trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

4. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ, trực tiếp và theo lựa chọn của mình, thông qua các đại lý, có quyền thực hiện việc bán vận chuyển hàng không và các sản phẩm và trang thiết bị liên quan của mình trong lãnh thổ của Bên ký kết kia. Nhằm mục đích này, các hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền sử dụng các giấy tờ vận chuyển của mình. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền bán, và bất kỳ người nào cũng có quyền tự do mua, các vận chuyển như vậy cùng với các sản phẩm và trang thiết bị liên quan bằng bất cứ đồng tiền chuyển đổi nào của các nước khác.

5. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thanh toán các chi phí địa phương trong lãnh thổ của Bên ký kết kia bằng đồng tiền địa phương, hoặc đồng tiền tự do chuyển đổi phù hợp với quy định đồng tiền quốc gia.

6. Mỗi Bên ký kết sẽ áp dụng Bộ Quy chế ứng xử theo mẫu của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế để quản lý và khai thác Hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính trong lãnh thổ của mình, theo các quy định và nghĩa vụ khác áp dụng liên quan đến các Hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính.

7. Các hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền tự mình thực hiện các dịch vụ mặt đất liên quan đến các thủ tục hành khách trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia. Quyền này không bao gồm các dịch vụ mặt đất trong khu bay và chỉ vì lý do an toàn, an ninh và cơ sở hạ tầng cảng hàng không. Khi các cân nhắc về an toàn và an ninh không cho phép thực hiện quyền nêu tại khoản này, các dịch vụ xử lý mặt đất sẽ được thực hiện trên cơ sở không có sự ưu đãi hoặc phân biệt đối xử đối với bất kỳ hãng hàng không nào thực hiện các chuyến bay quốc tế tương tự.

8. Trên cơ sở có đi có lại và bổ sung vào Khoản 7 của Điều này, mỗi hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ có quyền lựa chọn, trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, bất kỳ đại lý nào trong số các đại lý cạnh tranh do nhà chức trách có thẩm quyền của Bên ký kết kia ủy quyền, để cung cấp, toàn bộ hoặc một phần, các dịch vụ.

9. Các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thể được phép cung cấp dịch vụ mặt đất nêu tại khoản 7 của Điều này, toàn bộ hoặc một phần, cho các hãng hàng không khác hoạt động tại cùng cảng hàng không trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

10. Tất cả các hoạt động nêu trên phải được thực hiện phù hợp với luật pháp và quy định hiện hành trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 14 – CHUYỂN THU NHẬP

1. Mỗi Bên ký kết cấp cho các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền tự do chuyển phần thu nhập dư thừa của các hãng hàng không đó trong lãnh thổ của mình liên quan đến việc bán vận chuyển hàng không, các sản phẩm và dịch vụ liên quan cũng như các lợi ích thương mại thu được từ nhưng thu nhập như vậy (bao gồm cả phần lãi từ nguồn tiền gửi chờ chuyển thu nhập). Việc chuyển tiền như vậy có thể bằng bất kỳ loại tiền tự do chuyển đổi nào, phù hợp với quy định về ngoại hối của Bên ký kết mà trong lãnh thổ của Bên ký kết đó phát sinh thu nhập. Việc chuyển tiền như vậy trên cơ sở tỷ giá hối đoái chính thức, hoặc trong trường hợp không có tỷ giá hối đoái chính thức, việc chuyển tiền như vậy trên cơ sở ngăn ngừa tỷ giá hối đoái thị trường đối với các thanh toán hiện hành.

2. Nếu một Bên ký kết áp dụng các hạn chế đối với việc chuyển thu nhập dư thừa của các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, Bên ký kết đó sẽ có quyền áp đặt các hạn chế, trên cơ sở có đi có lại, đối với các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

3. Trong trường hợp như vậy, một thỏa thuận cụ thể giữa các Bên ký kết về việc tránh đánh thuế hai lần, hoặc trong trường hợp có một thỏa thuận điều chỉnh việc chuyển thu nhập giữa các Bên ký kết, thoả thuận đó sẽ được áp dụng.

ĐIỀU 15 – PHÊ DUYỆT LỊCH BAY

1. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết phải đệ trình lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia lịch bay dự kiến để phê duyệt trước khi tiến hành khai thác, trong đó nêu rõ tần suất, loại tàu bay và thời hạn hiệu lực. Các yêu cầu như vậy cũng sẽ được áp dụng đối với bất kỳ thay đổi nào về lịch bay.

2. Nếu một hãng hàng không được chỉ định mong muốn khai thác thêm các chuyến bay ngoài lịch bay được phê duyệt, hãng hàng không đó phải được sự cho phép trước của nhà chức trách hàng không có liên quan, với sự xem xét tích cực và tạo điều kiện cho những yêu cầu như vậy.

ĐIỀU 16 – GIÁ CƯỚC

1. Mỗi Bên ký kết cho phép hãng hàng không được chỉ định thiết lập các giá cước của mình trên cơ sở các cân nhắc về thương mại trên thị trường. Không Bên ký kết nào yêu cầu các hãng hàng không được chỉ định trao đổi ý kiến với các hãng hàng không về các giá cước họ thu hoặc dự định thu.

2. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu đệ trình lên nhà chức trách hàng không của mình các mức giá đối với việc bay đến hoặc bay từ lãnh thổ của mình do các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết thu. Yêu cầu việc đệ trình như vậy hoặc đệ trình thay mặt cho các hãng hàng không được chỉ định phải thực hiện trong thời hạn 30 ngày trước thời điểm đề xuất có hiệu lực. Trong trường hợp cụ thể, việc đệ trình có thể được phép bằng một thông báo ngắn hơn các yêu cầu thông thường. Nếu một Bên ký kết cho phép một hãng hàng không đệ trình mức giá bằng một thông báo ngắn, mức giá đó sẽ có hiệu lực vào ngày đề xuất bắt đầu khai thác trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

3. Mặc dù có quy định khác trong Điều này, không Bên ký kết nào tiến hành các hành động đơn phương để ngăn ngừa việc áp dụng hoặc tiếp tục áp dụng một giá cước được thu bởi hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết đối với việc vận chuyển hàng không quốc tế.

4. Việc can thiệp của mỗi Bên ký kết chỉ giới hạn ở mức:

a) Ngăn ngừa các giá cước mà việc áp dụng tạo thành hành vi chống cạnh tranh để hoặc dường như hoặc dự định có tác động làm tê liệt đối thủ cạnh tranh hoặc loại trừ một đối thủ cạnh tranh ra khỏi đường bay;

b) bảo vệ người tiêu dùng khỏi giá cao bất hợp lý hoặc có điều kiện hạn chế do việc lạm dụng vị trí chi phối; và

c) bảo vệ các hãng hàng không khỏi tình trạng giá thấp giả tạo.

5. Nếu một Bên ký kết tin tưởng rằng mức giá do một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia đề xuất áp dụng đối với việc vận chuyển hàng không quốc tế là không phù hợp với các cân nhắc nêu tại khoản 4 của Điều này, Bên ký kết đó sẽ yêu cầu trao đổi ý kiến và thông báo cho Bên ký kết kia vào thời điểm sớm nhất có thể về các lý do mà Bên ký kết đó không được thỏa mãn. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong thời hạn 30 ngày kể từ khi nhận được yêu cầu, và các Bên ký kết sẽ phối hợp trong việc bảo đảm an ninh các thông tin cần thiết để đưa ra một giải pháp hợp lý cho vấn đề. Nếu các Bên ký kết đạt được một thỏa thuận liên quan đến mức giá mà trước đó đã có thông báo không chấp nhận, mỗi Bên ký kết sẽ nỗ lực hết sức để làm cho thỏa thuận như vậy có hiệu lực. Nếu không có một thỏa thuận khác, mức giá hiện hành vẫn tiếp tục được áp dụng.

ĐIỀU 17 – TRAO ĐỔI THÔNG TIN

1. Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ trao đổi thông tin, sớm nhất có thể, liên quan đến các phép hiện hành cấp cho các hãng hàng không được chỉ định của mình để thực hiện các chuyến bay đến, qua, và từ lãnh thổ của Bên ký kết kia. Việc này gồm bản sao các chứng chỉ và giấy phép bay trên các đường bay đề nghị, và các sửa đổi và miễn trừ.

2. Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, khi có yêu cầu, các thông báo về số liệu thống kê định kỳ hoặc số liệu thống kê khác về lưu lượng vận

tải cho lên hoặc dỡ xuống trong lãnh thổ của Bên ký kết đó, nếu đó là các yêu cầu hợp lý.

ĐIỀU 18 - TRAO ĐỔI Ý KIẾN

1. Với tinh thần hợp tác chặt chẽ, nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ định kỳ trao đổi ý kiến với nhau với quan điểm để thực hiện và tuân thủ toàn diện các quy định của Hiệp định này và mỗi Bên ký kết, vào bất kỳ thời điểm nào, cũng có thể yêu cầu trao đổi ý kiến về việc áp dụng, giải thích, thực hiện hoặc sửa đổi Hiệp định này.

2. Theo Điều 4, 10, 12 và 16, việc trao đổi ý kiến như vậy, thông qua trao đổi thư tín hoặc thảo luận trực tiếp, sẽ được tiến hành trong thời hạn 60 (sáu mươi) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu, trừ khi hai Bên ký kết có thỏa thuận khác.

ĐIỀU 19 - 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, các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết thông qua trao đổi ý kiến.

2. Nếu các Bên ký kết không thể giải quyết qua trao đổi ý kiến, tranh chấp sẽ được đưa ra bởi một cá nhân hoặc cơ quan để hòa giải.

3. Nếu các Bên ký kết không đồng ý hòa giải, hoặc nếu tranh chấp không thể giải quyết qua trao đổi ý kiến, tranh chấp sẽ, theo yêu cầu của bất kỳ Bên ký kết nào, tranh chấp đó sẽ được đưa ra tòa trọng tài gồm ba (3) trọng tài viên được thành lập theo trình tự sau:

   a) Trong vòng 60 ngày sau khi nhận được yêu cầu về trọng tài, mỗi Bên sẽ chỉ định một trọng tài viên. Trong vòng 60 ngày sau khi chỉ định trọng tài viên thứ hai, hai trọng tài này sẽ thỏa thuận chỉ định một trọng tài viên thứ ba làm Chủ tịch Hội đồng trọng tài;

   b) Nếu quá thời hạn quy định nêu trên mà bất kỳ việc chỉ định nào vẫn chưa thực hiện được, một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế tiến hành các chỉ định cần thiết trong vòng 30 ngày. Nếu Chủ tịch Hội đồng có quốc tịch của một trong hai Bên ký kết thì Phó chủ tịch có thâm niên nhất không ở tình trạng như vậy sẽ thực hiện việc chỉ định. Trong bất kỳ trường hợp nào thì trọng tài viên hoặc các

trọng tài viên do Chủ tịch chỉ định, hoặc Phó Chủ tịch chỉ định nếu cần, không được mang quốc tịch hoặc có địa chỉ thường trú trong lãnh thổ của các Bên ký kết của Hiệp định này.

4. Trừ phi được quy định trong Điều này hoặc các Bên ký kết có thỏa thuận khác, tòa trọng tài sẽ quyết định địa điểm tổ chức và giới hạn quyền tài phán của mình phù hợp với Hiệp định này. Tòa trọng tài sẽ đề ra thủ tục tố tụng của mình. Một hội nghị nhằm xác định các vấn đề sẽ đưa ra phân xử sẽ được tổ chức không muộn hơn 30 ngày sau ngày toà trọng tài được thành lập một cách đầy đủ.

5. Trừ phi các Bên ký kết có thỏa thuận khác hay tòa trọng tài quy định khác, mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình một bản tuyên bố của mình trong vòng 45 ngày sau khi tòa trọng tài được thành lập một cách đầy đủ. Sẽ có trả lời 60 ngày sau. Tòa trọng tài sẽ tổ chức một buổi điều trần theo yêu cầu của một Bên ký kết hoặc theo sáng kiến của tòa trọng tài trong vòng 30 ngày sau khi có trả lời.

6. Tòa trọng tài sẽ đưa ra quyết định bằng văn bản trong thời gian 30 ngày sau khi điều trần, hoặc nếu không tổ chức điều trần, thì sau khi hai Bên ký kết đã đệ trình trả lời. Quyết định của đa số của Hội đồng trọng tài sẽ được áp dụng.

7. Các Bên ký kết có thể đệ trình các yêu cầu nhằm làm rõ quyết định trong thời hạn 15 ngày sau khi nhận được quyết định và việc làm rõ các quyết định này phải được đưa ra trong thời hạn 15 ngày sau khi nhận được yêu cầu như vậy.

8. Các Bên ký kết phải tuân thủ bất kỳ điều kiện, điều khoản hoặc quyết định cuối cùng nào của toà trọng tài.

9. Theo quyết định cuối cùng của toà trọng tài, các chi phí của toà trọng tài sẽ chia đều cho các Bên ký kết, gồm bất kỳ chi phí phát sinh nào của Chủ tịch hoặc Phó Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế khi thực hiện các quy trình nêu tại khoản 3(b) của Điều này.

10. Nếu, trong trường hợp mà một trong hai Bên ký kết không tuân thủ quyết định theo quy định tại khoản 8 của Điều này, Bên ký kết kia có thể hạn chế, đình chỉ hoặc thu hồi bất kỳ quyền nào đã được mặc định cấp theo Hiệp định này cho Bên ký kết kia.

ĐIỀU 20 – SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH

1. Theo quy định tại khoản 2 của Điều này, nếu một trong hai Bên ký kết thấy cần phải sửa đổi bất kỳ điều khoản nào của Hiệp định này, sửa đổi như vậy phải được các Bên ký kết thống nhất theo quy định tại Điều 18 và sẽ có hiệu lực bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao và sẽ có hiệu lực vào ngày mà các Bên ký kết xác định, phụ thuộc vào việc hoàn thành các thủ tục nội bộ của mỗi Bên ký kết.

2. Bất kỳ các sửa đổi nào về Phụ lục của Hiệp định này có thể được thống nhất trực tiếp giữa nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết. Các sửa đổi như vậy sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thống nhất.

3. Hiệp định này sẽ, nếu cần thiết phải sửa đổi, được sửa đổi theo các điều khoản của bất kỳ công ước quốc tế hoặc điều ước đa phương nào có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết.

ĐIỀU 21 – ĐĂNG KÝ

Hiệp định này và tất cả các sửa đổi sau đó, ngoài các sửa đổi đối với Phụ lục, sẽ được các Bên ký kết đệ trình để đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

ĐIỀU 22 – CHẤM DỨT

1. Một Bên ký kết vào bất cứ lúc nào cũng có thể thông báo bằng văn bản thông qua đường ngoại giao cho Bên ký kết kia về quyết định chấm dứt Hiệp định của mình. Thông báo này sẽ được gửi đồng thời cho Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế. Trong trường hợp như vậy, Hiệp định sẽ chấm dứt hiệu lực trong vòng mười hai (12) tháng kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo chấm dứt được rút lại bằng một thoả thuận trước khi hết thời hạn nêu trên.

2. 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 nhận được thông báo.

ĐIỀU 23 – HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực tạm thời vào ngày ký và sẽ có hiệu lực vào ngày nhận được thông báo sau cùng bằng văn bản qua trao đổi công hàm ngoại giao xác nhận rằng các Bên ký kết đã hoàn tất các thủ tục nội bộ của họ về việc có hiệu lực.

Sau khi có hiệu lực, Hiệp định này thay thế Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Các Tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất về vận chuyển hàng không ký ngày 22/5/2001 tại Abu Dhabi.

ĐỂ LÀM CHỨNG, những người ký tên dưới đây, được Chính phủ của họ ủy quyền đầy đủ, đã ký Hiệp định này thành hai bản bằng tiếng Việt, tiếng Ả-rập và tiếng Anh, tất cả các văn bản có giá trị như nhau, mỗi Bên ký kết sẽ giữ một bản gốc mỗi thứ tiếng để thực hiện. Tuy nhiên, trong trường hợp có sự giải thích khác nhau, văn bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

LÀM tại Du-bai, ngày 16 tháng 12 năm 2014.

THAY MẶT CHO CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM	**THAY MẶT CHO CHÍNH PHỦ CÁC TIỂU VƯƠNG QUỐC Ả-RẬP THỐNG NHẤT**
NGÀI ĐINH LA THĂNG	**NGÀI SULTAN BIN SAEED AL MANSOORI**
BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI	**BỘ TRƯỞNG BỘ KINH TẾ**

PHỤ LỤC
BẢNG ĐƯỜNG BAY

Phần I

Các đường bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam:

TỪ	CÁC ĐIỂM GIỮA	ĐẾN	CÁC ĐIỂM QUÁ
Các điểm tại Việt Nam	Các điểm bất kỳ	Các điểm tại UAE	Các điểm bất kỳ

Phần II

Các đường bay do (các) hãng hàng không được chỉ định của Các Tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất:

TỪ	CÁC ĐIỂM GIỮA	ĐẾN	CÁC ĐIỂM QUÁ
Các điểm tại UAE	Các điểm bất kỳ	Các điểm tại Việt Nam	Các điểm bất kỳ

Khai thác các chuyến bay thỏa thuận

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết có thể, trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay, khai thác trên một hoặc hai chiều, khai thác tới các điểm giữa hoặc điểm quá trên các đường bay theo bất kỳ trật tự hoặc kết hợp nào; bỏ qua theo mong muốn của mình, bất kỳ hoặc tất cả (các) điểm giữa hoặc điểm quá; chấm dứt các chuyến bay của mình trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và/ hoặc tại bất kỳ điểm quá nào trong lãnh thổ đó; khai thác các điểm trong lãnh thổ của mỗi Bên ký kết theo bất kỳ sự kết hợp nào; chuyển vận tải từ bất kỳ tàu bay nào do hãng đó sử dụng cho bất kỳ tàu bay nào khác tại bất kỳ điểm hoặc các điểm nào trên đường bay; kết hợp số hiệu các chuyến bay khác nhau trên cùng một tàu bay khai thác; và sử dụng các tàu bay của mình hoặc tàu bay thuê.

2. Việc khai thác thương quyền 5 tới các điểm giữa/điểm quá bổ sung đối với các chuyến bay chuyên chở hành khách và hàng hóa (riêng rẽ hoặc kết hợp) sẽ được phê duyệt bởi các Nhà chức trách hàng không, trên cơ sở xem xét tích cực và tạo thuận lợi theo đề nghị của các hãng hàng không được chỉ định đối với quyền này.

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Địa chỉ:	Số 1, Hoàng Hoa Thám, Ba Đình, Hà Nội
Điện thoại liên hệ:	
- Nội dung:	080.44417; Fax: 080.44517
- Phát hành:	080.48543
Email:	congbao@chinhphu.vn
Website:	http://congbao.chinhphu.vn
In tại:	Xí nghiệp Bản đồ 1- Bộ Quốc phòng

Giá: 10.000 đồng