2027

H I Ệ P Đ Ị N H
GIỮA
CHÍNH PHỦ CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT-NAM
VÀ
CHÍNH PHỦ MA-LAI-XI-A
VỀ CÁC CHUYẾN BAY GIỮA VÀ QUA LÃNH THỔ HAI NƯỚC

Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt-Nam và Chính phủ Ma-lai-xi-a (sau đây gọi là các ''Bên ký kết''), và

Mong muốn ký một Hiệp định để thiết lập các chuyến bay giữa và qua lãnh thổ hai nước (sau đây gọi là ''Hiệp định''),

Nhằm làm dễ dàng việc tiếp xúc hữu nghị giữa nhân dân Việt-Nam và nhân dân Ma-lai-xi-a, phát triển các quan hệ giữa hai nước trong lĩnh vực vận chuyển hàng không dân dụng,

Đã cùng thỏa thuận như sau :

ĐIỀU I

Để dùng cho Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định, trừ khi nội dung đòi hỏi khác đi :

1. danh từ ''Nhà chức trách Hàng không'' chỉ, về phía Chính phủ Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt-Nam, Tổng cục Hàng không dân dụng trực thuộc Hội đồng Chính phủ hoặc bất cứ nhà chức trách hay cơ quan nào được ủy quyền đảm nhiệm các chức năng hiện do Nhà chức trách nói trên thực hiện ; và về phía Ma-lai-xi-a, Bộ trưởng Bộ Vận tải hoặc bất cứ người nào hay cơ quan nào được phép đảm nhiệm các chức năng do Bộ trưởng nói trên hay người có chức phận tương tự hiện đang thực hiện ;

2. danh từ ''công ty hàng không'' chỉ mọi xí nghiệp vận chuyển hàng không đảm nhận hoặc khai thác một chuyến bay quốc tế ;

3. danh từ ''công ty hàng không được chỉ định'' chỉ một công ty hàng không được chỉ định theo đúng Điều III của Hiệp định này ;

4. danh từ ''lãnh thổ'' liên quan đến một quốc gia chỉ các vùng đất (đất liền và hải đảo), vùng nước, vùng biển tiếp giáp thuộc chủ quyền của Quốc gia đó ;

5. danh từ ''chuyến bay'' chỉ mọi chuyến bay thường xuyên do máy bay thực hiện để chuyên chở công cộng hành khách, bưu kiện hoặc hàng hóa ;

6. danh từ ''chuyến bay quốc tế'' chỉ một chuyến bay đi qua vùng trời trên lãnh thổ của hai hoặc nhiều quốc gia ;

7. danh từ ''dừng lại không thương mại'' chỉ việc hạ cánh không nhằm mục đích cho lên, xuống hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện ;

8. danh từ ''gía cước'' chỉ gía tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hóa và các điều kiện áp dụng các gía đó, kể cả gía tiền và điều kiện áp dụng cho đại lý và các việc phục vụ khác, nhưng không kể gía tiền và điều kiện chuyên chở bưu kiện ;

9. danh từ ''Phụ lục'' chỉ bản đường bay thường xuyên theo Hiệp định này hoặc sẽ bổ xung theo đúng với Điều XVI của Hiệp định này.

ĐIỀU II

1. Mỗi Bên ký kết sẽ cho Bên ký kết kia các quyền ghi trong Hiệp định này để thực hiện các chuyến bay quốc tế thường kỳ trên các đường bay quy định trong Phụ lục I ở đây là một bộ phận của Hiệp định. Các chuyến bay và đường bay nói trên sau đây gọi là ''các chuyến bay đã thỏa thuận'' và ''các đường bay quy định''.

2. Phụ thuộc vào các quy định của Hiệp định này, công ty hàng không được mỗi Bên ký kết chỉ định, khi khai thác một chuyến bay đã thỏa

.....

thuận trên một đường bay quy định, sẽ được hưởng các quyền lợi sau đây :

a) Bay qua lãnh thổ của Bên ký kết kia mà không hạ cánh theo đường bay do Bên ký kết đó quy định ;

b) Dừng lại không thương mại ở các sân bay mở ra cho việc giao lưu quốc tế trong lãnh thổ đó ;

c) Hạ cánh trên lãnh thổ đó ở các điểm ghi trên đường bay trong Phụ lục I, để cho lên xuống hành khách, hàng hóa và bưu kiện quốc tế.

3. Máy bay được hưởng các quyền lợi nói ở đoạn 2 Điều này không được trong bất cứ trường hợp nào dùng vào các mục đích có hại đến an ninh của quốc gia kia.

4. Không một ý nào trong đoạn 2 của Điều này được xem là cho công ty hàng không của một Bên ký kết được quyền lấy hành khách, hành lý, hàng hóa hoặc bưu kiện ở trên lãnh thổ của Bên ký kết kia để chuyên chở lấy tiền, lấy công đến một địa điểm khác nằm trên lãnh thổ của Bên ký kết đó.

ĐIỀU III

1. Mỗi Bên ký kết có quyền chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia một công ty hàng không để khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận trên các đường bay quy định.

2. khi nhận được văn bản chỉ định đó, Bên ký kết kia, với các điều kiện nói ở đoạn 3 và 4 của Điều này, phải nhanh chóng cấp cho công ty hàng không được chỉ định giấy phép khai thác thích hợp.

3. Nhà chức trách Hàng không của một Bên ký kết có thể đòi hỏi công ty hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia chứng minh rằng mình có thể thỏa mãn được các điều kiện của pháp luật và quy chế mà các nhà chức trách đó vẫn áp dụng một cách thông thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế.

.....

4. Mỗi Bên ký kết có quyền từ chối không cấp giấy phép khai thác nói ở đoạn 2 Điều này hoặc đặt ra các điều kiện mà mình thấy cần thiết đối với việc cho công ty hàng không được chỉ định thực hiện các quyền lợi nói ở đoạn 2 Điều II của Hiệp định này, trong trường hợp Bên ký kết đó không chắc chắn là phần lớn quyền sở hữu và quyền kiểm soát thực sự công ty hàng không đó thuộc về Bên ký kết đã chỉ định công ty hàng không hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó.

5. Khi một công ty hàng không đã được chỉ định và được phép như vậy, công ty đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận bất cứ lúc nào, miễn là gía cước ấn định theo đúng các quy định của Điều VIII của Hiệp định này đã có hiệu lực đối với các chuyến bay đó.

ĐIỀU IV

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi giấy phép khai thác, hoặc đình chỉ không cho công ty hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia được thực hiện các quyền lợi nói ở đoạn 2 Điều II của Hiệp định này, hoặc đặt các điều kiện mà mình thấy cần thiết đối với việc thực hiện các quyền lợi đó :

a) Trong trường hợp mình không chắc chắn là phần lớn quyền sở hữu và quyền kiểm soát thực sự công ty hàng không đó thuộc về Bên ký kết đã chỉ định công ty hoặc về các công dân của Bên ký kết đó, hoặc

b) Trong trường hợp công ty hàng không đó không tuân thủ các luật lệ và quy định của Bên ký kết đã cho các quyền lợi đó, hoặc

c) Trong trường hợp công ty hàng không đó không khai thác theo đúng các điều kiện quy định trong Hiệp định này.

2. Trừ phi việc thu hồi ngay giấy phép, đình chỉ hoặc đặt điều kiện nói ở đoạn 1 Điều này là cần thiết để phòng ngừa việc vi phạm mới

.....

các luật lệ, quy chế hay các điều kiện quy định trong Hiệp định này, quyền đó chỉ thực hiện sau khi đã tham khảo ý kiến Bên ký kết kia.

ĐIỀU V

1. Máy bay của công ty hàng không của mỗi Bên ký kết cũng như các thiết bị thông thường, các phụ tùng thay thế, các dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ và các đồ tiếp tế (kể cả thức ăn, thức uống và thuốc lá) ở trong máy bay, khi vào lãnh thổ Bên ký kết kia sẽ được miễn mọi thứ thuế quan, lệ phí kiểm tra và các thứ thuế hay lệ phí khác, miễn là các thiết bị và đồ tiếp tế đó phải giữ trên máy bay cho đến khi tái xuất.

2. Các dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ, các phụ tùng thay thế, các thiết bị thông thường và các đồ tiếp tế trên máy bay đưa vào lãnh thổ của một Bên ký kết cho công ty hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, hoặc lấy lên máy bay của công ty đó và chỉ để dùng cho việc kinh doanh các chuyến bay quốc tế thôi, sẽ được miễn mọi thứ thuế và lệ phí quốc gia, kể cả các thứ thuế quan và lệ phí kiểm tra vẫn quy định trên lãnh thổ của Bên ký kết đã cho đưa các thứ đó lên máy bay. Các vật phẩm nói trên sẽ phải đặt dưới sự giám sát và kiểm soát của nhà chức trách hải quan.

3. Các thiết bị thông thường, phụ tùng thay thế, vật phẩm, dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ trên máy bay của một Bên ký kết chỉ có thể bốc xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia khi có sự đồng ý của các nhà chức trách hải quan của Bên ký kết đó và phải chịu sự giám sát của hải quan cho đến khi tái xuất hoặc được sử lý theo quy định của luật lệ hải quan.

4. Nhiên liệu, dầu mỡ, phụ tùng thay thế, thiết bị thông thường của máy bay và các đồ tiếp tế cho máy bay lấy ở lãnh thổ của Bên ký kết kia để đưa lên máy bay và chỉ để dùng trên các chuyến bay giữa hai điểm trên lãnh thổ của Bên ký kết đó, về mặt thuế quan, lệ phí kiểm tra và các thứ thuế và lệ phí quốc gia hay địa phương tương tự, sẽ được đối sử như các máy bay quốc gia của Bên ký kết đó khai thác các chuyến bay tương tự trên đường bay quy định.

.....

ĐIỀU VI

1. Các luật lệ và quy chế của một Bên ký kết liên quan đến việc ra, vào, đậu lại và giao lưu của các máy bay dùng vào việc khai thác các chuyến bay quốc tế, cũng như các luật lệ và quy chế liên quan đến việc ra, vào, lưu lại của hành khách, tổ lái, hành lý, hàng hóa và bưu kiện trên lãnh thổ của Bên ký kết này sẽ áp dụng cho các máy bay của công ty hàng không của Bên ký kết kia, cũng như cho tổ lái, hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện chuyên chở trên các máy bay đó khi máy bay ở trễn lãnh thổ của Bên ký kết đó.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ có những biện pháp phòng ngừa bệnh truyễn nhiễm lan tràn, phù hợp với các quy định quốc tế đối với máy bay đến và đi.

3. Các nhà chức trách có thẩm quyền của mỗi Bên có quyền kiểm tra máy bay khi đến và khi đi, miễn là không làm chậm trễ chuyến bay một cách bất hợp lý.

ĐIỀU VII

1. Hành khách, hành lý và hàng hóa qúa cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của Bên ký kết này hoặc Bên ký kết kia và không rời khỏi khu vực của sân bay dành cho việc qúa cảnh sẽ chỉ phải kiểm soát rất đơn giản, trừ trường hợp an ninh để chống bạo lực và không tặc.

2. Hành lý và hàng hóa qúa cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế quan và các thuế khác tương tự.

ĐIỀU VIII

1. Các gía cước mà cả hai công ty hàng không của các Bên ký kết thu trên bất kỳ chuyến bay đã thỏa thuận nào sẽ ấn định theo mức hợp lý, có tính đến mọi yếu tố có liên quan, bao gồm chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý và các gía cước của các công ty hàng không khác.

2. Các gía cước nói ở đoạn 1 Điều này, nếu có thể được sẽ do các

.....

công ty hàng không có liên quan của hai Bên ký kết thỏa thuận.

3. Các gía cước đã được thỏa thuận như vậy sẽ phải trình Nhà chức trách Hàng không của Hai Bên ký kết phê chuẩn chậm nhất là sáu mươi ngày trước ngày đề nghị áp dụng. Trong trường hợp đặc biệt, thời hạn đó có thể rút ngắn hơn nhưng phải được các Nhà chức trách nói trên đồng ý.

4. Nếu các công ty hàng không được chỉ định không thể thỏa thuận với nhau về một gía cước nào đó, hoặc nếu vì một lý do nào khác mà một gía cước không thể được phê chuẩn theo đúng các quy định của đoạn 3 Điều này thì Nhà chức trách Hàng không của các Bên ký kết phải cố gắng cùng nhau thỏa thuận định ra gía cước.

5. Nếu các Nhà chức trách Hàng không không thể thỏa thuận trong việc phê chuẩn một gía cước nào đệ trình theo đúng đoạn 3 của Điều này, hoặc trong việc định ra gía cước theo đúng quy định của đoạn 4 Điều này thì việc tranh chấp sẽ giải quyết theo đúng các quy định của Điều XVII của Hiệp định này.

6. Mỗi gía cước ấn định theo đúng các quy định của Điều này sẽ có hiệu lực cho đến khi có gía cước mới cũng ấn định theo thủ tục trên.

7. Các công ty hàng không của hai Bên ký kết không được áp dụng các gía cước nào khác với các gía cước đã được phê chuẩn theo đúng đoạn 3 nói trên.

ĐIỀU IX

Trên cơ sở có đi có lại, mỗi Bên ký kết cho công ty hàng không của Bên ký kết kia được quyền chuyển về trụ sở chính chênh lệch thu chi thực hiện được trên lãnh thổ của mình. Tuy nhiên thủ tục chuyển tiền phải theo đúng các quy chế ngoại hối của Bên ký kết nào trên lãnh thổ của mình đã phát sinh thu nhập.

ĐIỀU X

1. Máy bay của công ty hàng không được chỉ định của một Bên ký kết trong khi bay trên lãnh thổ của Bên ký kết kia phải có dấu hiệu

.....

quốc tịch quy định cho việc bay quốc tế, giấy đăng ký, giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, giấy phép dùng điện đài và các giấy tờ khác của máy bay do Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó quy định. Các người lái và các nhân viên tổ lái phải có các giấy chứng nhận thích hợp.

2. Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, giấy chứng nhận trình độ và bằng do một Bên ký kết cấp hoặc công nhận có gía trị, trong thời hạn còn gía trị, sẽ được Bên ký kết kia thừa nhận là có gía trị.

ĐIỀU XI

1. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trên lãnh thổ của mình các sân bay và sân bay phụ mà công ty hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia được dùng trong việc khai thác các đường bay quy định, và sẽ cung cấp cho công ty hàng không đó các dịch vụ về thông tin, dẫn đường, khí tượng và các dịch vụ khác trên lãnh thổ của mình theo yêu cầu đảm bảo cho việc khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận được an toàn và đều đặn.

2. Khi sử dụng sân bay và các dịch vụ khác do một Bên ký kết cung cấp, công ty hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sẽ không phải trả thuế cao hơn các máy bay quốc gia khai thác các chuyến bay thường lệ quốc tế.

ĐIỀU XII

1. Các công ty hàng không được chỉ định của hai Bên ký kết sẽ được hưởng những sự dễ dàng ngang nhau trong việc khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận trên các đường bay quy định giữa lãnh thổ của hai Bên.

2. Công ty hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết khi khai thác các chuyến bay đã thỏa thuận phải quan tâm đến công ty hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia để không làm ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà công ty đó khai thác trên toàn bộ hay một phần của cùng đường bay.

3. Các chuyến bay đã thỏa thuận của công ty hàng không được chỉ

.....

định của các Bên ký kết sẽ liên quan mật thiết với nhu cầu của công chúng về chuyên chở trên các đường bay quy định và sẽ nhằm mục đích chính là cung cấp, theo một tỷ lệ trọng tải hợp lý, khả năng vận chuyển thích hợp để chuyên chở hành khách, hàng hóa và bưu kiện đi hay đến lãnh thổ của Bên ký kết đã chỉ định công ty hàng không đó, theo yêu cầu hiện tại và yêu cầu ước tính hợp lý trong tương lai. Việc chuyên chở hành khách, hàng hóa và bưu kiện lên, xuống tại các điểm trên các đường bay quy định nằm trên lãnh thổ các Quốc gia không phải là Quốc gia chỉ định công ty hàng không sẽ thực hiện theo các nguyên tắc chung là khả năng vận chuyển sẽ liên quan tới :

a) Nhu cầu vận chuyên đi, đến lãnh thổ của Bên ký kết đã chỉ định công ty hàng không ;

b) Nhu cầu vận chuyên của khu vực mà công ty hàng không bay qua sau khi đã tính đến các chuyến bay khác của các công ty thuộc các quốc gia trong khu vực ; và

c) Nhu cầu bay thẳng của các công ty.

ĐIỀU XIII

1. Trong trường hợp máy bay của một Bên ký kết phải hạ cánh bắt buộc hoặc bị tai nạn trên lãnh thổ của Bên ký kết kia, Bên ký kết nào trên lãnh thổ của mình đã xảy ra tai nạn sẽ thông báo ngay tai nạn cho Bên ký kết kia và sẽ có biện pháp cần thiết để điều tra về nguyên nhân tai nạn, cũng sẽ có những biện pháp khẩn trương giúp đỡ tổ lái và hành khách nếu họ bị thương trong tai nạn, và sẽ giúp an toàn cho máy bay, và bưu kiện, hành lý và hàng hóa trên máy bay.

2. Bên tiến hành điều tra tai nạn cần phải báo cho Bên kia kết qủa điều tra và Bên có máy bay sẽ có quyền chỉ định quan sát viên là công dân nước mình có mặt tại cuộc điều tra.

3. Trường hợp hạ cánh bắt buộc hoặc tai nạn, mỗi Bên sẽ sớm giúp đỡ mọi việc cần thiết và có hiệu qủa cho máy bay của Bên ký kết kia, cũng như cho tổ lái và hánh khách của máy bay. Ngoài ra sẽ bảo vệ bưu kiện, hành lý và hàng hóa chuyên chở trên máy bay và chuyển tiếp càng sớm càng tốt. Mọi chi phí phát sinh sẽ do công ty được giúp đỡ các dịch

.....

vụ nói trên chịu.

4. Mọi biện pháp tiến hành trong qúa trình điều tra cũng như trách nhiệm bồi thường về thương vong, mất mát xẩy ra hoặc có liên quan đến tai nạn sẽ theo đúng luật pháp và quy chế của quốc gia nơi đã xẩy ra tai nạn.

ĐIỀU XIV

1. Công ty hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được quyền đặt trên lãnh thổ của Bên ký kết kia, ở các điểm dừng lại trên đường bay quy định, các đại diện và nhân viên giúp việc. Các đại diện và nhân viên giúp việc phải là công dân của Bên ký kết này hay của Bên ký kết kia, và số lượng người sẽ do các công ty hàng không của hai Bên ký kết thỏa thuận qua trao đổi ý kiến và phải được các nhà chức trách có thẩm quyền của hai Bên ký kết phê chuẩn. Các đại diện và nhân viên giúp việc đó phải tuân thủ các luật pháp và quy chế hiện hành của Bên ký kết kia.

2. Nếu công ty hàng không được chỉ định của một Bên ký kết yêu cầu, Bên ký kết kia sẽ có mọi sự giúp đỡ có thể được cho công ty ấy để có được mọi sự dễ dàng cần thiết cho công tác và sinh hoạt của các đại diện và nhân viên giúp việc.

ĐIỀU XV

1. Trường hợp công ty hàng không được chỉ định của một Bên ký kết muốn khai thác những chuyến bay thêm trên đường bay (các đường bay) quy định, công ty đó, trong các điều kiện bình thường, phải báo cho Nhà chức trách Hàng không của Bên ký kết kia ít nhất hai mươi mốt ngày trước ngày định khai thác và các chuyến bay chỉ có thể tiến hành sau khi được phê chuẩn.

2. Các chuyến bay thuê bao khai thác ngoài các chuyến bay đã thỏa thuận hoặc ngoài các chuyến bay nói ở đoạn 1 trên phải theo đúng các quy định và quy chế của Bên ký kết kia.

.....

ĐIỀU XVI

1. Nếu một Bên ký kết muốn thay đổi một quy định nào của Hiệp định này hoặc của Phụ lục của Hiệp định thì có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia. Các cuộc trao đổi ý kiến đó có thể tiến hành giữa các Nhà chức trách Hàng không của hai Bên ký kết bằng bàn bạc trực tiếp hoặc bằng trao đổi văn bản và sẽ bắt đầu trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày đề ra yêu cầu.

2. Mọi điều sửa đổi Hiệp định này được quyết định qua các cuộc trao đổi ý kiến nói ở đoạn 1 trên sẽ được hai Bên ký kết thỏa thuận bằng văn bản và sẽ có hiệu lực kể từ ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau là các thủ tục quy định theo hiến pháp ở nước mình đã làm đầy đủ.

3. Nhà chức trách Hàng không của hai Bên được quyền thỏa thuận bằng văn bản mọi điều sửa đổi Phụ lục của Hiệp định này đã được quyết định trong các cuộc trao đổi ý kiến nói ở đoạn 1 trên. Các điều sửa đổi đó sẽ có hiệu lực kể từ ngày được ấn định trong trao đổi công hàm ngoại giao.

ĐIỀU XVII

Mọi tranh chấp có liên quan đến việc hiểu và thi hành Hiệp định này kể cả việc ấn định giá cước sẽ giải quyết bằng thương lượng trực tiếp giữa các Nhà chức trách Hàng không của hai Bên ký kết. Nếu các Nhà chức trách Hàng không nói trên không nhất trí được thì việc tranh chấp sẽ đệ lên hai Chính phủ giải quyết qua đường ngoại giao.

ĐIỀU XVIII

Mỗi Bên ký kết có thể bất cứ lúc nào gửi văn bản qua đường ngoại giao thông báo cho Bên ký kết kia biết ý định kết thúc Hiệp định này. Hiệp định sẽ kết thúc mười hai (12) tháng sau ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo. Nếu thông báo được rút lại trước khi hết hạn đó, Hiệp định này lại tiếp tục có hiệu lực.

.....

ĐIỀU XIX

Hiệp định này sẽ có gía trị năm (5) năm và sẽ mặc nhiên kéo dài từng thời hạn năm năm một, nếu một năm trước khi hết thời hạn gía trị không có Bên ký kết nào thông báo bằng văn bản cho Bên ký kết kia ý muốn kết thúc Hiệp định.

Hiệp định này sẽ được mỗi Bên ký kết phê chuẩn theo đúng với thủ tục hiến pháp của mình và sẽ có hiệu lực kể từ ngày trao đổi công hàm ngoại giao báo việc phê chuẩn và xác nhận Chính phủ đã thông qua.

Để làm bằng những người ký tên dưới đây được Chính phủ mình ủy nhiệm hợp thức đã ký Hiệp định này.

Làm tại Kuala Lumpur ngày 15 tháng 10_1978 thành sáu bản chính, hai bản bằng tiếng Việt-Nam, hai bản bằng tiếng Ba-ha-sa Ma-lai-xi-a, hai bản bằng tiếng Anh, các bản đều có gía trị như nhau. Nhưng trường hợp có sự hiểu khác nhau sẽ lấy bản tiếng Anh để tham khảo.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA
VIỆT-NAM

NGHIÊM XUÂN YÊM

Bộ trưởng Phụ trách Nông nghiệp
Khoa học và Kỹ thuật

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
MA-LAI-XI-A

TAN SRI V. MANICKAVASAGAM

Bộ trưởng Vận tải

PHỤ LỤC I

I. Các đường bay do công ty hàng không được chỉ định của Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt-Nam khai thác trên cả hai chiều :

Điểm xuất phát	Điểm trung gian	Điểm ở Ma-lai-xi-a	Điểm qúa đường (nếu được bên hữu quan thỏa thuận)
các điểm ở Việt-Nam	-	Hai điểm ở Ma-lai-xi-a	Singapore Jakarta Một điểm ở Úc

II. Các đường bay do công ty hàng không được chỉ định của Chính phủ Ma-lai-xi-a khai thác trên cả hai chiều :

Điểm xuất phát	Điểm trung gian	Điểm ở Việt-Nam	Điểm qúa đường (nếu được bên hữu quan thỏa thuận)
Các điểm ở Ma-lai-xi-a	-	Hai điểm ở Việt-Nam	Hongkong Tokyo Một điểm ở Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa hoặc Cộng hòa Dân chủ Nhân dan Triều Tiên.

III. Công ty hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết có thể bỏ không hạ cánh ở bất cứ một hay nhiều điểm trên các đường bay quy định hoặc trên một hay tất cả các chuyến bay, miễn là thông báo kịp thời cho công ty hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

IV. Công ty hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết có quyền kết thúc các chuyến bay của mình trên lãnh thổ của Bên ký kết kia hoặc ở điểm qúa lãnh thổ đó, miễn là thông báo kịp thời cho công ty hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

V. Công ty hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết có thể đỗ ở các điểm khác các điểm ghi trên các đường bay quy định. Tuy nhiên thương quyền giữa các điểm đó và điểm trên lãnh thổ của Bên ký kết kia chỉ được thực hiện với sự thỏa thuận của Bên ký kết đó.

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM
AND
THE GOVERNMENT OF MALAYSIA
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Socialist Republic of Vietnam and the Government of Malaysia (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"), and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories (hereinafter referred to as the "Agreement"),

With a view to facilitating the friendly contacts between the peoples of Vietnam and of Malaysia, developing the mutual relations between the two countries in respect of civil air transportation,

Have agreed as follows :

ARTICLE I

For the purpose of the present Agreement and its Annex; unless the context otherwise requires :

1. the term "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Government of the Socialist Republic of Vietnam, the General Civil Aviation Administration subordinate to the Government Council or, any other authority or body empowered to perform the functions now exercised by the said Authorities; and in the case of Malaysia, the Minister of Transport or any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions;

2. the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international service;

3. the term "designated airline" means an airline designated in accordance with Article III of this Agreement;

4. the term "territory" in relation to a state means the land (terra firma and islands) and water areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that state;

5. the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

6. the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one state;

7. the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purposes other than taking on or discharging passengers baggage, cargo and mail;

8. the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxilliary services, but excluding remuneration or commissions for the carriage of mail;

9. the term "Annex" means the Route Schedules to this Agreement or as amended in accordance with Article XVI of this Agreement.

ARTICLE II

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party the right specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex I hereto which shall form part of this Agreement. The said services and routes are hereinafter called the "agreed services" and the "specified routes" respectively.

2. Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges :

(a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party on the air traffic services routes specified by the latter;

(b) To make stops for non-traffic purposes at the aerodromes opened to international traffic in the said territory;

(c) To make stops in the said territory at the points specified for that route in Annex I hereto, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

3. Aircraft enjoying the privileges mentioned in paragraph 2 of this Article shall, under no circumstance, be used for any purpose prejudical to the security of the other State.

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up in the territory of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo or mail carried for remuneration or hire and for other points in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE III

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

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

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international commercial air services by such Authorities.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it

may deem necessary on the exercise by the designated airline of the privileges specified in paragraph 2 of Article II of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 8 of the present Agreement are in force in respect of the service.

6. Each designated airline shall submit for the approval of the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least thirty days prior to the operation of an agreed service, the frequency, the schedule and the type of aircraft. The same shall apply to subsequent modifications.

ARTICLE IV

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the privileges specified in paragraph 2 of Article II of the present Agreement by the airlines designated by the other Contracting Party, or impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these privileges :

   (a) In any case where it is not satisfied that sub-stantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

   (b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these privileges, or

   (c) In case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringement of laws regulations or the conditions prescribed under the present Agreement, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE V

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

2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airlines and intended solely for use in the operation of international services shall be exempt from all national duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The material referred to above shall be kept under customs supervision and control.

3. The regular airborn equipments, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, and must be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. Fuel, lubricants, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores taken on board the aircraft of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used solely on flights between two points in the territory of the latter Contracting Party shall be accorded with respect to customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges, treatment not less favourable than that granted to national airline of that Contracting Party, operating similar service on the specified route.

ARTICLE VI

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in, departure from and navigation in its territory of aircraft engaged in the operation of inter-

national air services as well as the laws and regulations relating to the admission to, stay in and departure from its territory of crew, passengers, baggage, cargo and mail shall be applicable to the aircraft of the airlines designated by the other Contracting Party and the crew, passengers, baggage, cargo and mail carried by such aircraft while in the territory of the first Contracting Party.

2. Each Contracting Party shall take such measures in connection with the arrival and departure of aircraft, as are required in accordance with the international regulations for the prevention of the spread of communicable diseases.

3. The appropriate authorities of each Contracting Party shall have the right to search, without unreasonable delay, aircraft of the other Contracting Party on landing or departure.

ARTICLE VII

1. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject only to a very simplified control.

2. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE VIII

1. The tariffs to be charged by both airlines of the Contracting Parties on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the airlines concerned of both Contracting Parties.

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

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this Article, the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 4 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVII of the present Agreement.

6. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established by the same formality.

7. The designated airlines of both Contracting Parties shall not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with paragraph 3 above.

ARTICLE IX

On the basis of reciprocity, each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over-expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittances, however, shall be in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

ARTICLE X

1. Aircraft of the airline designated by one Contracting Party during flights over the territory of the other Contracting Party shall have identification marks of their States established for international flights, certificates of registration, certificates of airworthiness and other aircraft documents established by the aeronautical authorities of that Contracting Party and also permission for radio equipment. Pilots and other crew members shall have appropriate certificates.

2. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered

valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.

ARTICLE XI

1. Each Contracting Party shall designate in its territory the airports and alternate airports to be used by the designated airline of the other Contracting Party for the operation of the specified routes, and shall provide the latter with communications and navigational services, meteorological and other auxilliary services, in its territory as are required for the safe and regular operation of the agreed services.

2. When utilising the airports and other facilities offered by one Contracting Party, the designated airline of the other Contracting Party shall not have to pay fees higher than those which have to be paid by the national aircraft operating on scheduled international services.

ARTICLE XII

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

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

3. The agreed services provided by the designated airline of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to –

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking into account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE XIII

1. In case of a forced landing or accident of an aircraft of one Contracting Party within the territory of the other Contracting Party, the Contracting Party in whose territory the accident takes place shall immediately notify the other Party thereof, and take necessary measures for the investigation of the cause of the accident, and shall also take immediate steps to assist the crew members and passengers if they are injured in the accident, and shall provide for the safety of the aircraft and of mail, baggage and cargo on board.

2. The Party conducting the investigation of the accident is required to inform the other Party of its results and the Party to whom the aircraft belongs shall have the right to appoint its observers who shall be nationals of the latter and who shall have the right to be present at the investigation of the accident.

3. In case of an emergency landing or accident, each Contracting Party shall render without delay all necessary and useful aid to the aircraft of the other Contracting Party and to their crew and passengers. They shall further protect the mail, baggage and cargo carried on board and they shall reforward them as soon as possible. The costs incurred will be borne by the airline in the interest of which the above services have been rendered.

4. All measures taken in the course of such investigation as well as liability for compensation for any death or injury, loss or other damage arising out of or in connection with the accident shall be in accordance with the laws and regulations of the state in which the accident has occurred.

ARTICLE XIV

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be granted the right to station representatives and staff at the points of call on the specified routes in the territory of the other Contracting Party. Such representatives and staff shall be nationals of either of the Contracting Parties and their number shall be agreed upon through consultation between the designated airline of both Contracting Parties and shall be subject to the approval of the competent authorities of both Contracting Parties. Such representatives and staff shall observe the laws and regulations in force of the other Contracting Party.

2. If required by the designated airline of one Contracting Party, the other Contracting Party shall render all possible assistance to that airline in obtaining the facilities necessary for the work and the sojourn of its representatives and staff.

ARTICLE XV

1. In case a designated airline of one Contracting Party desires to operate additional flights on the specified route(s), it shall, under normal circumstances, give notice to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at least twenty one days before the date of operation and the flights can be operated after approval has been obtained therefrom.

2. Application for charter flights to be operated apart from the agreed services or from the flights mentioned in paragraph 1 above shall be made according to the rules and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE XVI

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present Agreement or its Annex, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which shall be held between the respective Aeronautical Authorities, either through direct discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

2. Any modifications of the present Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph 1 above, shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefore in their respective countries have been complied with.

3. The respective Aeronautical Authorities are entitled to agree in writing upon any modifications of the Annex to the present Agreement decided by them during the consultations referred to in paragraph 1 above. Such modifications shall take effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE XVII

Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement including the determination of the tariffs, shall be settled by direct negotiations between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. If the said Aeronautical Authorities fail to reach an agreement the dispute may be referred to the respective Governments for settlement through diplomatic channels.

ARTICLE XVIII

Either Contracting Party may at any time give written notice through the diplomatic channels to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement. The Agreement shall then be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. If the above notice is withdrawn before the expiry of this period, the present Agreement shall continue to be in force.

ARTICLE XIX

This Agreement shall be valid for five (5) years and shall be automatically renewed on a five-year basis, should there be no written notification of termination of this Agreement by one Contracting Party to the other Contracting Party one year prior to the expiration of the period of validity.

This Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures and shall enter into force from the date of exchange of diplomatic notes indicating such approval and confirming it ratification by the respective Governments

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their respective Government, have signed the present Agreement.

Done at Kuala Lumpur this day of 15th. October 1978 in six originals, two each in Bahasa Malaysia, in Vietnamese and in English languages, all the texts being equally authentic but in case of any divergence of interpretation the English text shall prevail.

.....
NGHIEM XUAN YEM
Minister in Charge of Agricultural
Science and Technology
For the Government of the
Socialist Republic of Vietnam

.....
TAN SRI V. MANICKAVASAGAM
Minister of Transport
For the Government of Malaysia

ANNEX I

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

Points of Departure	Intermediate Points	Points in Malaysia	Points Beyond (If agreed by the party concerned)
Points in Vietnam	–	Two points in Malaysia	Singapore Jakarta One point in Australia

II. Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of Malaysia.

Points of Departure	Intermediate Points	Points in Vietnam	Points Beyond (If agreed by the party concerned)
Points in Malaysia	–	Two points in Vietnam	Hong Kong Tokyo One point in the Peoples' Republic of China or the Democratic Peoples' Republic of Korea

III. The designated airline of each Contracting Party may omit calling at any one or more points on the specified routes on any or all flights, provided the designated airline of the other Contracting Party should be informed in due time.

IV. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to terminate its services in the territories of the other Contracting Party or at the point beyond the said territory, provided the designated airline of the other Contracting Party should be informed in due time.

V. The designated airline of each Contracting Party may serve points other than those mentioned on the routes specified. However, traffic right between those points and the point in the territory of the other Contracting Party will only be exercised with the agreement of the said Contracting Party.