HIỆP ĐỊNH

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ NHÀ NƯỚC CA-TA

VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Điều	Tiêu đề
1	Định nghĩa
2	Áp dụng Công ước Chicago
3	Trao quyền
4	Chỉ định và cấp phép
5	Thu hồi và đình chỉ giấy phép khai thác
6	Miễn thuế hải quan và các thuế khác
7	Các nguyên tắc điều chỉnh khai thác các chuyến bay thoả thuận
8	Giá cước
9	Phê chuẩn lịch bay
10	Cung cấp thống kê
11	Các hoạt động thương mại
12	An ninh hàng không
13	An toàn hàng không
14	Giá sử dụng
15	Áp dụng Luật quốc gia
16	Trao đổi ý kiến
17	Giải quyết tranh chấp
18	Sửa đổi
19	Đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế
20	Tuân thủ các công ước đa phương
21	Công nhận chứng chỉ và bằng
22	Phụ lục
23	Chấm dứt hiệu lực
24	Hiệu lực

HIỆP ĐỊNH

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ NHÀ NƯỚC CA-TA

VỀ VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và

Chính phủ Nhà nước Ca-ta

Là các Bên của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày mồng bảy tháng Mười hai năm 1944;

Mong muốn ký kết một Hiệp định, bổ sung cho Công ước nói trên, nhằm mục đích thiết lập vận chuyển hàng không giữa và ngoài lãnh thổ hai nước;

Đã thoả thuận như sau:

ĐIỀU 1

Định nghĩa

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

1. Thuật ngữ "Công ước" chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày mồng bảy tháng mười hai năm 1944 và bao gồm bất kỳ sửa đổi nào đã được thông qua theo Điều 90 của Công ước đó và bất cứ sửa đổi nào đối với các Phụ lục hoặc đối với Công ước theo Điều 90 và 94 của Công ước; trong chừng mực các Phụ lục và sửa đổi đó có hiệu lực đối với hoặc được cả hai Bên ký kết phê chuẩn;

2. Thuật ngữ "Hiệp định" chỉ Hiệp định này, Phụ lục đính kèm và bất cứ Nghị định thư nào hoặc các văn bản tương tự sửa đổi Hiệp định này hoặc Phụ lục;

3. Thuật ngữ "nhà chức trách hàng không" chỉ: trong trường hợp Chính phủ Nhà nước Ca-ta, Cục trưởng Cục hàng không dân dụng và bất kỳ cá nhân hoặc tổ chức nào được uỷ quyền thực hiện bất cứ chức năng của Cục trưởng hoặc các chức năng tương tự và trong trường hợp Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Cục hàng không Việt Nam - Bộ Giao thông vận tải và bất kỳ nhà chức trách hoặc người nào được uỷ quyền thực hiện các chức năng của các nhà chức trách nói trên.

4. Thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo Điều 4 của Hiệp định này;

5. Thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "dừng với mục đích phi thương mại" có nghĩa được quy định tương ứng tại Điều 96 của Công ước.

6. Thuật ngữ "tải cung ứng" đối với một tầu bay chỉ trọng tải của tầu bay được sử dụng ở đường bay hoặc ở một chặng của đường bay; và đối với một chuyến bay cụ thể chỉ trọng tải của tầu bay được sử dụng cho chuyến bay này nhân với tần suất được tầu bay đó khai thác trong một thời gian nhất định trên đường bay hoặc trên một chặng của đường bay;

7. Thuật ngữ "giá cước" chỉ giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hoá và các điều kiện mà các giá tiền này áp

dụng, bao gồm cả giá tiền và các điều kiện đối với dịch vụ đại lý và các dịch vụ phụ khác, nhưng không bao gồm tiền công và các điều kiện đối với việc chuyên chở bưu kiện;

8. Thuật ngữ "Lệ phí sử dụng" chỉ phí hoặc giá thu đối với việc sử dụng sân bay, các trang thiết bị không vận và các dịch vụ liên quan khác do một Bên ký kết cung cấp cho Bên ký kết kia;

9. Thuật ngữ "Lãnh thổ" đối với một Quốc gia có nghĩa được quy định tại Điều 2 của Công ước Chicago.

ĐIỀU 2

Áp dụng Công ước Chicago

Các điều khoản của Hiệp định này sẽ phụ thuộc vào các điều khoản của Công ước trong chừng mực các điều khoản đó 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 thường lệ của Bên đó:

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

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

2. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kia các quyền được quy định tại Hiệp định này với mục đích thiết lập các chuyến bay quốc tế thường lệ trên các đường bay quy định tại các Phần thích hợp của Bảng

đường bay đính kèm thành Phụ lục của Hiệp định này. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được gọi tương ứng là "các chuyến bay thoả thuận" và "các đường bay quy định". Ngoài các quyền quy định tại điểm (1) của Điều này, khi khai thác chuyến bay thoả thuận trên đường bay quy định hãng hàng không do mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ được hưởng quyền dừng ở lãnh thổ của Bên ký kết kia tại các điểm quy định cho đường bay này ghi tại Bảng đường bay là phụ lục của Hiệp định này nhằm mục đích lấy lên và cho xuống hành khách và hàng hoá bao gồm bưu kiện kết hợp hoặc riêng biệt.

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

ĐIỀU 4

Chỉ định và cấp phép

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia không nhiều hơn hai hãng hàng không với mục đích khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định.

2. Khi nhận được sự chỉ định như vậy, Bên ký kết kia, tuỳ thuộc vào các quy định của điểm (3) và (4) của Điều này, sẽ không chậm trễ cấp cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định giấy phép khai thác thích hợp.

3. Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể yêu cầu một hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có đầy đủ tiêu chuẩn thực hiện các điều kiện theo pháp luật và quy định được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các điều khoản của Công ước Chicago.

4. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nêu ở điểm (2) của Điều này, hoặc áp đặt các điều kiện khi điều đó có thể coi là cần thiết đối với việc hãng hàng không được chỉ định thực

hiện các quyền quy định ở Điều 3 của Hiệp định, trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết đó không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không kia thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó.

5. Khi một hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thoả thuận vào bất cứ lúc nào, miễn là giá cước được thiết lập theo các quy định ở Điều (8) của Hiệp định này, có hiệu lực đối với chuyến bay đó.

ĐIỀU 5

Thu hồi và đình chỉ giấy phép khai thác

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền tại Điều (3) của Hiệp định này, hoặc áp đặt các điều kiện Bên đó coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:

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

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

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

2. Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ, hoặc áp đặt các điều kiện nêu ở điểm (1) của Điều này được thực hiện ngay lập tức là cần thiết để ngăn ngừa việc vi phạm thêm luật pháp hoặc quy định, quyền

như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia.

ĐIỀU 6

Miễn thuế hải quan và các thuế khác

1. Tầu bay do hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế, cũng như thiết bị thông thường, cung ứng nhiên liệu và dầu mỡ và đồ dự trữ của tầu bay (bao gồm thức ăn, đồ uống, thuốc lá) để trên tầu bay như vậy sẽ được Bên ký kết kia miễn tất cả thuế hải quan, phí kiểm tra và các giá tương tự khác khi bay đến lãnh thổ của Bên ký kết kia, miễn là những thiết bị và đồ cung ứng đó để trên tầu bay cho đến lúc chúng được tái xuất hoặc được sử dụng trên một phần của hành trình qua lãnh thổ đó.

2. Những đồ như vậy cũng sẽ được miễn các thuế, phí và giá tương tự, ngoại trừ giá áp dụng cho chuyến bay khai thác:

   a) các đồ dự trữ của tầu bay được đưa lên tầu bay tại lãnh thổ của một Bên ký kết, trong giới hạn quy định của nhà chức trách của Bên ký kết đó và để sử dụng trên tầu bay bay ra tham gia vào chuyến bay quốc tế của Bên ký kết kia.

   b) phụ tùng và thiết bị thông thường được đưa vào lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để bảo dưỡng hoặc sửa chữa tầu bay được hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng trên các chuyến bay quốc tế;

   c) nhiên liệu và dầu mỡ được cung cấp tại lãnh thổ của một Bên ký kết cho tầu bay bay ra của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia tham gia vào chuyến bay quốc tế, thậm chí cả khi những đồ cung ứng này được sử dụng trên hành trình bay qua lãnh thổ của Bên ký kết nơi mà chúng được lấy lên tầu bay;

   d) những tài liệu quảng cáo và chứng từ của hãng hàng không không có giá trị thương mại được các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sử dụng trong lãnh thổ của Bên ký kết kia;

e) thiết bị văn phòng được đưa vào lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để sử dụng ở văn phòng của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia miễn là những thiết bị đó được các văn phòng đó sử dụng trong 3 năm kể từ khi thiết bị đó được đưa vào lãnh thổ đó và trên nguyên tắc có đi có lại.

Các danh mục hàng ở điểm (a), (b) và (c) ở trên có thể được yêu cầu đặt dưới sự giám sát hoặc kiểm soát của hải quan.

3. Hành khách, hành lý và hàng hoá quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết và không ra khỏi khu vực sân bay dành cho mục đích đó sẽ chịu sự kiểm soát đơn giản. Hành lý và hàng hoá chỉ quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế hải quan và các thuế tương tự khác.

4. Thiết bị tầu bay thông thường, cũng như các danh mục hàng và đồ cung ứng được giữ lại trên tầu bay của mỗi Bên ký kết, chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia khi có sự đồng ý của nhà chức trách hải quan của Bên ký kết đó. Trong trường hợp này, chúng có thể được đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên đến khi chúng được tái xuất hoặc được xử lý cách khác theo các quy định hải quan.

ĐIỀU 7

Các nguyên tắc điều chỉnh khai thác các chuyến bay thoả thuận

1. Các hãng hàng không của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau để khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay quy định giữa lãnh thổ của hai Bên ký kết.

2. Khi khai thác các chuyến bay thoả thuận, hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sao cho không gây ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không này cung cấp trên toàn bộ hoặc một phần của cùng một đường bay.

3. Các chuyến bay thoả thuận do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung cấp sẽ có liên quan chặt chẽ đến nhu cầu

vận tải công cộng trên các đường bay quy định và sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp, theo hệ số trọng tải hợp lý, trọng tải phù hợp với nhu cầu hiện tại và dự kiến hợp lý về chuyên chở hành khách và hàng hoá bao gồm cả bưu kiện xuất phát từ hoặc đến lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không. Quy định đối với việc chuyên chở hành khách và hàng hoá bao gồm bưu kiện lấy lên tầu bay và trả xuống các điểm trên các đường bay quy định tại lãnh thổ của các quốc gia không phải là quốc gia chỉ định hãng hàng không được thiết lập theo các quy tắc chung rằng tải cung ứng sẽ liên quan đến:

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

b) các nhu cầu vận chuyển của khu vực mà chuyến bay thoả thuận bay qua sau khi đã tính đến các dịch vụ vận chuyển khác do các hãng hàng không của các quốc gia có khu vực đó thiết lập; và

c) các nhu cầu khai thác trực thông.

ĐIỀU 8

Giá cước

1. Giá cước mà hãng hàng không của một Bên ký kết thu đối với việc chuyên chở đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia sẽ được thiết lập ở mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố có liên quan, bao gồm chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý và giá cước của các hãng hàng không khác.

2. Giá cước được quy định tại điểm (1) của Điều này, nếu có thể, sẽ được thoả thuận bởi các hãng hàng không được chỉ định có liên quan của hai Bên ký kết, sau khi thảo luận với các hãng hàng không khác khai thác toàn bộ hoặc một phần của cùng một đường bay và những thoả thuận như vậy, khi có thể, sẽ đạt được thông qua việc sử dụng các thủ tục của Hiệp hội Vận tải hàng không quốc tế về làm giá cước.

3. Giá cước được thoả thuận như vậy sẽ phải đệ trình xin phê chuẩn của nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết ít nhất là 45 ngày trước ngày dự kiến đưa ra áp dụng. Trong những trường hợp

đặc biệt, thời hạn này có thể được rút ngắn, tuỳ theo thoả thuận của các nhà chức trách nói trên.

4. Việc phê chuẩn này có thể được đưa ra một cách chính xác. Nếu trong vòng (30) ngày kể từ ngày nhận được đệ trình giá cước không có nhà chức trách hàng không nào thông báo sự không nhất trí của mình, theo điểm (3) của Điều này, những giá cước này sẽ được coi là đã được thông qua. Trong trường hợp thời hạn đệ trình giá cước được rút ngắn, như quy định tại điểm (3), các nhà chức trách hàng không có thể nhất trí rằng thời hạn thông báo sự phản đối là không quá 30 ngày.

5. Nếu một giá cước không được chấp nhận theo điểm (2) của Điều này, hoặc nếu, trong suốt thời gian áp dụng theo điểm (4) của Điều này, một nhà chức trách hàng không thông báo cho nhà chức trách hàng không kia biết sự không nhất trí với giá cước được chấp nhận theo các quy định của điểm (2) của Điều này, các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết sẽ, sau khi tham khảo ý kiến với các nhà chức trách hàng không của bất kỳ một quốc gia khác có ý kiến tư vấn hữu ích, cố gắng xác định giá cước bằng thoả thuận chung.

6. Nếu các nhà chức trách hàng không không thể nhất trí về giá cước được đệ trình cho họ theo điểm (3) của Điều này, hoặc về việc quyết định bất kỳ giá cước nào theo điểm (5) của Điều này, tranh chấp sẽ được giải quyết theo các quy định của Điều 18 của Hiệp định này.

7. Giá cước được thiết lập theo các quy định của Điều này sẽ giữ hiệu lực cho đến khi một giá cước mới được thiết lập. Tuy nhiên, một giá cước sẽ không được kéo dài hiệu lực quá 12 tháng sau thời điểm đáng lẽ giá cước này đã hết hiệu lực.

8. Không giới hạn việc áp dụng luật người tiêu dùng và cạnh tranh chung tại mỗi Bên ký kết, sự can thiệp của Bên ký kết sẽ bao gồm:

   a) việc ngăn ngừa các giá cước hoặc thực tiễn có sự phân biệt đối xử bất hợp lý;

   b) việc bảo vệ người tiêu dùng tránh những giá cước cao bất hợp lý hoặc bị hạn chế một cách bất hợp lý do lạm dụng ưu thế hoặc các thực tiễn mà các hãng chuyên chở cùng thực hiện.; và

c) việc bảo vệ các hãng hàng không khỏi các giá cước thấp một cách giả tạo do có sự hỗ trợ, trợ cấp trực tiếp hoặc gián tiếp của chính phủ.

ĐIỀU 9

Phê chuẩn lịch bay

Hãng hàng không được chỉ định phải đệ trình lịch bay xin phê chuẩn của nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, bao gồm loại tầu bay sẽ được sử dụng cũng như tải cung ứng. Việc đệ trình phải được thực hiện sớm hơn 30 ngày trước khi bắt đầu thực hiện các chuyến bay thường lệ. Yêu cầu này cũng sẽ áp dụng đối với việc sửa đổi sau này. Trong những trường hợp đặc biệt, nếu cần thiết, thời hạn nêu trên có thể được rút ngắn sau khi có trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách nói trên.

ĐIỀU 10

Cung cấp thống kê

Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia theo yêu cầu các báo cáo thống kê thường kỳ hoặc các báo cáo thống kê khác khi được yêu cầu một cách hợp lý nhằm xem xét lại tải cung ứng được các hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết thứ nhất cung ứng cho các chuyến bay thoả thuận. Các thống kê như vậy sẽ bao gồm toàn bộ thông tin được yêu cầu để xác định khối lượng vận chuyển do các hãng hàng không đó thực hiện đối với các chuyến bay thoả thuận và các điểm xuất phát và điểm đến của vận chuyển như vậy.

ĐIỀU 11

Các hoạt động thương mại

Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ có quyền:

1. theo luật và quy định của Bên ký kết kia liên quan đến việc nhập cảnh, cư trú và việc làm, đưa vào và duy trì trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các nhân viên quản lý và nhân viên chuyên môn khác, thiết bị văn phòng và các thiết bị và tài liệu quảng cáo có liên quan khác để phục vụ cho việc khai thác vận chuyển hàng không quốc tế.

2. thành lập văn phòng trên lãnh thổ của Bên ký kết kia với mục đích cung cấp và bán các dịch vụ hàng không; tham gia vào việc bán vận tải hàng không trên lãnh thổ của Bên ký kết kia một cách trực tiếp và theo quyết định của mình, thông qua đại lý; bán vận tải đó, và bất kỳ người nào cũng có thể tự do mua vận tải như vậy bằng nội tệ trên lãnh thổ đó hoặc, tuân theo luật và quy định quốc gia, bằng đồng tiền chuyển đổi tự do.

3. chuyển đổi và chuyển về lãnh thổ nơi thành lập hãng hàng không của mình, theo yêu cầu, các khoản thu nhập tại địa phương sau khi đã trừ đi các khoản tiêu dùng ở địa phương đó. Việc chuyển đổi và chuyển tiền như vậy sẽ được phép ngay lập tức mà không có hạn chế hoặc đánh thuế nào theo tỷ giá ngoại hối áp dụng cho các giao dịch hiện hành vào thời điểm chuyển đổi và chuyển tiền vào ngày hãng chuyên chở đó xin chuyển tiền ban đầu. Việc chuyển đổi và chuyển tiền như vậy sẽ được thực hiện theo các quy chế ngoại hối của Bên ký kết kia.

4. trả cho các chi phí tại địa phương, bao gồm việc mua nhiên liệu, tại lãnh thổ của Bên ký kết kia bằng nội tệ. Theo quyết định của mình, các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết có thể trả cho những chi phí như vậy trên lãnh thổ của Bên ký kết kia bằng đồng tiền chuyển đổi tự do theo quy định về nội tệ.

5. chọn giữa các đại lý cạnh tranh cho việc cung cấp các dịch vụ phục vụ mặt đất trên cơ sở bình đẳng đối với tất cả các hãng hàng không; và giá sẽ dựa trên chi phí dịch vụ được cung cấp; và dịch vụ như vậy sẽ tương đương với loại và chất lượng dịch vụ như trong trường hợp được phép tự cung cấp dịch vụ.

ĐIỀU 12

An ninh hàng không

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của các bên đối với nhau nhằm bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại hành vi can thiệp bất hợp pháp sẽ là một bộ phận không thể tách rời của Hiệp định này. Không làm hạn chế quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên ký kết sẽ 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 tầu bay, ký tại Tokyo ngày 14/9/1963, Công ước về ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tầu bay, ký tại La Hay ngày 16/12/1979, Công ước về ngăn chặn những hành vi bất hợp pháp chống lại An toàn hàng không dân dụng, ký tại Montreal ngày 23/9/1971 và Nghị định thư về ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các sân bay phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, ký tại Montreal ngày 23/2/1988.

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

3. Các Bên ký kết sẽ hành động, trong quan hệ hai bên, phù hợp với các quy định về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và quy định thành các Phụ lục của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế trong giới hạn mà các quy định về an ninh này áp dụng đối với các Bên ký kết; các Bên sẽ yêu cầu rằng các nhà khai thác tầu bay thuộc đăng ký của mình, các nhà khai thác tầu bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú trên lãnh thổ của mình và các nhà khai thác sân bay trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với các quy định về an ninh hàng không đó.

4. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng những nhà khai thác tầu bay này có thể được yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu tại điểm (3) ở trên, mà Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào, ra, hoặc khi trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo tất cả các biện pháp được áp dụng một cách hữu hiệu trên lãnh thổ của mình để bảo vệ tầu bay và để kiểm tra hành khách và tổ bay, những vật dụng xách tay, hành lý, hàng hoá và đồ dự trữ của tầu bay trước khi và trong khi đưa lên hoặc đưa xuống tầu bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách tích cực bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với mối đe dọa cụ thể.

5. Khi xảy ra một sự cố hoặc nguy cơ sự cố về bắt giữ trái phép tầu bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tầu bay đó, hành khách, thành viên tổ bay, sân bay hoặc các trang thiết bị dẫn đường hàng không, các Bên ký kết sẽ trợ giúp nhau bằng việc tạo điều kiện thuận lợi cho việc thông tin liên lạc và tiến hành các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự cố hoặc nguy cơ sự cố đó.

6. Khi một Bên ký kết có vấn đề liên quan đến các quy định an ninh hàng không của Điều này, nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến ngay lập tức với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 13

An toàn hàng không

1. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến vào bất kỳ lúc nào về các tiêu chuẩn an toàn do Bên ký kết kia duy trì trong các lĩnh vực có liên quan đến tổ bay, tầu bay hoặc việc khai thác tầu bay. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong vòng ba mươi ngày kể từ ngày yêu cầu.

2. Nếu sau các cuộc trao đổi ý kiến đó, một Bên ký kết phát hiện rằng Bên ký kết kia không duy trì và quản lý một cách hữu hiệu các tiêu chuẩn an toàn trong các lĩnh vực đó ít nhất bằng các tiêu chuẩn tối

thiểu được thiết lập tại thời điểm đó theo Công ước, Bên ký kết đó sẽ thông báo cho Bên ký kết kia về những phát hiện này và các bước được coi là thích hợp để tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu đó, và Bên ký kết kia phải có các hành động khắc phục phù hợp. Việc Bên ký kết kia không có các hành động khắc phục trong một khoảng thời gian là (15) ngày hoặc trong thời gian dài hơn như thoả thuận là cơ sở để áp dụng Điều 5 của Hiệp định này.

3. Không tính đến những nghĩa vụ nêu tại Điều 33 của Công ước, hai Bên nhất trí rằng, bất kỳ tầu bay nào do một hãng hàng không của một Bên ký kết khai thác trên chuyến bay đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia, trong khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, có thể chịu sự kiểm tra của các đại diện uỷ quyền của Bên ký kết đó, trên tầu bay và xung quanh tầu bay để kiểm tra tính hiệu lực của các tài liệu của tầu bay, giấy tờ của tổ bay và điều kiện hiện tại của tầu bay và trang thiết bị (trong Điều này gọi là "thanh tra sân đỗ" với điều kiện việc kiểm tra này không gây sự chậm trễ vô lý.

4. Nếu bất kỳ cuộc thanh tra sân đỗ nào như vậy hoặc hàng loạt các cuộc thanh tra sân đỗ nảy sinh:

   a) quan ngại rằng tầu bay hoặc việc khai thác tầu bay không tuân theo các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước, hoặc

   b) quan ngại rằng thiếu việc duy trì và quản lý có hiệu quả các tiêu chuẩn an toàn được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước, Bên ký kết tiến hành việc thanh tra sẽ, với mục đích của Điều 33 của Công ước, đưa ra kết luận rằng những yêu cầu mà theo đó chứng chỉ hoặc bằng của tầu bay đó hoặc của thành viên tổ bay của tầu bay đó đã được cấp hoặc công nhận giá trị , hoặc rằng những yêu cầu mà theo đó tầu bay được khai thác, không bằng hoặc trên mức tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước.

5. Trong trường hợp việc tiếp cận để thực hiện thanh tra sân đỗ của tầu bay do hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của một Bên ký kết khai thác theo điểm 3 ở trên bị đại diện của hãng hàng không hoặc các hãng hàng không đó từ chối, Bên ký kết kia sẽ tự cho rằng đúng là có các quan ngại như nêu tại điểm 4 ở trên và đưa ra các kết luận như nêu tại điểm đó.

6. Mỗi Bên ký kết giữ quyền đình chỉ hoặc thay đổi giấy phép khai thác của hãng hàng không của Bên ký kết kia ngay lập tức trong trường hợp Bên ký kết đầu tiên kết luận, có thể rút ra từ kết quả của thanh tra sân đỗ, trao đổi ý kiến hoặc bằng hình thức khác, rằng cần phải có hành động ngay đối với an toàn của việc khai thác của hãng hàng không.

ĐIỀU 14

Lệ phí sử dụng

Bất kỳ lệ phí nào mà một Bên ký kết áp dụng hoặc cho phép áp dụng đối với việc sử dụng sân bay và các trang thiết bị dẫn đường hàng không của các hãng hàng không của Bên ký kết kia sẽ không cao hơn so với lệ phí mà các hãng hàng không quốc gia của nó phải trả khi tham gia vào các chuyến bay quốc tế thường lệ tương tự.

ĐIỀU 15

Áp dụng luật quốc gia

1. Luật và các quy định của một Bên ký kết về việc vào, ra lãnh thổ của mình đối với hành khách, tổ bay hoặc hàng hoá của tầu bay, như các quy định về nhập cảnh, thông quan, xuất nhập cảnh, hộ chiếu, hải quan, tiền tệ, sức khỏe và kiểm dịch sẽ được tuân thủ bởi hoặc thay mặt cho tổ bay, hành khách hoặc hàng hoá khi vào hoặc đi khỏi hoặc khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

2. Luật và các quy định của một Bên ký kết liên quan đến việc vào hoặc đi khỏi lãnh thổ của Bên ký kết đó đối với tầu bay tham gia vào không vận quốc tế, hoặc liên quan đến việc khai thác và dẫn đường của tầu bay đó của Bên ký kết kia trong khi ở trên lãnh thổ

của mình sẽ được áp dụng.

3. Các nhà chức trách có thẩm quyền của một Bên ký kết sẽ có quyền không chút chậm trễ, kiểm tra tầu bay của Bên ký kết kia khi hạ cánh hoặc cất cánh và để kiểm tra các chứng chỉ và các giấy tờ khác theo quy định của Công ước.

ĐIỀU 16

Trao đổi ý kiến

1. Với tinh thần hợp tác chặt chẽ, các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ trao đổi ý kiến với nhau tại từng thời điểm để đảm bảo việc thực hiện và tuân thủ thoả đáng các điều khoản của Hiệp định này và các Phụ lục của Hiệp định và sẽ thảo luận khi cần sửa đổi Hiệp định.

2. Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu bằng văn bản về việc trao đổi ý kiến, việc trao đổi này sẽ bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu như vậy trừ khi hai Bên nhất trí kéo dài thời hạn này.

ĐIỀU 17

Giải quyết tranh chấp

1. Nếu có bất kỳ sự tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này thì trước hết các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng.

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng thì các Bên ký kết có thể nhất trí chuyển tranh chấp đó cho cá nhân hoặc tổ chức khác quyết định; nếu các bên không nhất trí như vậy thì tranh chấp đó, theo đề nghị của một trong hai Bên ký kết có thể

đệ trình lên toà trọng tài gồm ba trọng tài viên quyết định, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên và trọng tài viên thứ ba sẽ do hai trọng tài viên này chỉ định. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày một Bên ký kết nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao yêu cầu giải quyết tranh chấp bằng toà trọng tài và trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định trong thời hạn sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một trong hai Bên ký kết không bổ nhiệm được một trọng tài viên trong thời hạn nêu trên, hay nếu trọng tài viên thứ ba không được bổ nhiệm trong thời hạn nêu trên thì một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng Quốc tế chỉ định một trọng tài hay các trọng tài tuỳ từng trường hợp. Trong trường hợp đó, trọng tài viên thứ ba phải là công dân của một quốc gia thứ ba và sẽ là Chủ tịch toà trọng tài.

3. Mỗi Bên ký kết sẽ chịu chi phí cho trọng tài mà mình chỉ định cũng như chịu chi phí cho đại diện của mình trong quá trình xét xử. Chi phí cho Chủ tịch và bất kỳ chi phí nào khác sẽ được chia đều cho các Bên ký kết.

4. Các Bên ký kết sẽ tuân thủ theo bất kỳ quyết định nào theo điểm (2) của Điều này.

ĐIỀU 18

Sửa đổi

1. Nếu mỗi Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất kỳ quy định nào của Hiệp định này, thì những sửa đổi như vậy, nếu được nhất trí bởi các Bên ký kết và nếu cần thiết sau khi trao đổi ý kiến theo Điều (16) của Hiệp định này, sẽ có hiệu lực khi được xác nhận bằng trao đổi công hàm thông qua đường ngoại giao.

2. Nếu sửa đổi liên quan đến các quy định của Hiệp định mà không phải là những sửa đổi đối với Phụ lục Bảng đường bay, sửa đổi như vậy sẽ được mỗi Bên ký kết phê duyệt tuân theo các thủ tục hiến pháp của mình.

3. Nếu sửa đổi chỉ liên quan đến các quy định của Phụ lục Bảng đường bay, thì việc sửa đổi này có thể được các nhà chức trách của hai Bên

ký kết thoả thuận với nhau.

ĐIỀU 19

Đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế

Hiệp định này và bất kỳ sửa đổi nào sau đó sẽ được Quốc gia nơi ký Hiệp định đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

ĐIỀU 20

Tuân thủ các Công ước đa phương

Nếu một Công ước hoặc hiệp định đa phương chung về vận tải hàng không có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết thì Hiệp định hiện tại và các Phụ lục của nó sẽ được sửa đổi theo đó.

ĐIỀU 21

Công nhận chứng chỉ và bằng

1. Chứng chỉ đủ điều kiện bay, chứng chỉ năng lực và bằng được một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực, và đang còn hiệu lực, sẽ được Bên ký kết kia công nhận có hiệu lực với mục đích khai thác các chuyến bay theo Hiệp định này, với điều kiện những chứng chỉ và bằng như vậy đã được cấp hoặc làm cho có hiệu lực ngang bằng hoặc trên các tiêu chuẩn tối thiểu được thiếp lập theo Công ước. Tuy nhiên, Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền từ chối công nhận chứng chỉ năng lực và các bằng do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình đối với các chuyến bay bay trên lãnh thổ của mình.

2. Nếu các đặc quyền hoặc các điều kiện của các chứng chỉ hoặc bằng

nêu tại điểm (1) ở trên, do Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp cho bất kỳ người hoặc hãng hàng không được chỉ định nào liên quan tới tầu bay khai thác những chuyến bay thoả thuận trên các đường bay cho phép sự khác biệt đối với các tiêu chuẩn được thiết lập theo Công ước và khác biệt đó đã được đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế, thì Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến theo Điều 16 của Hiệp định này với Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia nhằm thoả mãn rằng thực tiễn đó là chấp nhận được đối với họ. Việc không đạt được thoả thuận thoả đáng sẽ là cơ sở để áp dụng Điều 5 của Hiệp định này.

ĐIỀU 22

Phụ lục

Các Phụ lục của Hiệp định này sẽ được coi là một phần của Hiệp định và tất cả các tham chiếu đến Hiệp định sẽ bao gồm việc tham chiếu đến các Phụ lục trừ khi được quy định cụ thể khác.

ĐIỀU 23

Chấm dứt hiệu lực

Mỗi Bên ký kết, vào bất cứ lúc nào có thể thông báo cho Bên ký kết kia về quyết định chấm dứt hiệu lực Hiệp định này; thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời cho cả Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế. Trong trường hợp đó, Hiệp định này sẽ chấm dứt hiệu lực sau mười hai (12) tháng kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo chấm dứt hiệu lực Hiệp định được thu hồi với sự nhất trí của hai bên trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp không có sự xác nhận của Bên ký kết kia về việc nhận được thông báo thì thông báo sẽ được coi là đã được nhận mười bốn (14) ngày sau ngày Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế đã nhận được thông báo.

PHỤ LỤC

Bảng đường bay 1

1. Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Nhà nước Ca-ta khai thác:

Từ	Cácđiểm trung gian	Đến	Các điểm quá
(1)	(2)	(3)	(4)
Các điểm tại Ca-ta	Bất kỳ điểm nào	Các điểm tại Việt Nam	Bất kỳ điểm nào

2. Hãng hàng không được chỉ định của Chính phủ Nhà nước Ca-ta có thể, trên tất cả hoặc bất kỳ chuyến bay nào, bỏ bất kỳ điểm nào tại cột (2) và (4) ở trên, miễn là các chuyến bay được thoả thuận trên các đường bay này bắt đầu từ một điểm tại cột (1).

3. Tất cả các điểm sẽ là sân bay quốc tế.

Bảng đường bay 2

1. Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hoà Xã Hội chủ nghĩa Việt Nam khai thác:

Từt	Các điểm trung gian	Đến	Các điểm quá
(1)	(2)	(3)	(4)
Các điểm tại Việt Nam	Bất kỳ điểm nào	Các điểm tại Ca-ta	Bất kỳ điểm nào

2. Hãng hàng không được chỉ định của nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam có thể, trên tất cả hoặc bất kỳ chuyến bay nào, bỏ bất kỳ điểm nào tại cột (2) và (4) ở trên, miễn là các chuyến bay được thoả thuận trên các đường bay này bắt đầu từ một điểm tại cột (1).

3. Tất cả các điểm sẽ là sân bay quốc tế.

ĐIỀU 24

Hiệu lực

Hiệp định này sẽ được phê duyệt theo thủ tục hiến pháp tại quốc gia của mỗi Bên ký kết và sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết trao đổi công hàm Ngoại giao.

Để làm bằng, những người ký tên dưới đây, được Chính phủ của mình uỷ quyền, đã ký Hiệp định này.

Làm tại Đô-ha ngày 08 tháng 3 năm 2009 thành hai bản bằng tiếng Việt, tiếng Ả Rập và tiếng Anh, các văn bản có giá trị ngang nhau. Trong trường hợp có sự khác nhau về giải thích hiệp định thì bản tiếng Anh sẽ được sử dụng làm cơ sở.

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

Lê Mạnh Hùng
Thứ trưởng
Bộ Giao thông vận tải

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
NHÀ NƯỚC CA-TA

Abdul Aziz Mohamed al-Noaimi
Tổng Giám đốc
Hãng Không dân dụng