KB2197

HIỆP ĐỊNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA HỒI GIÁO IRAN

LỜI NÓI ĐẦU

Chính phủ Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Cộng hòa Hồi giáo Iran là các bên của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicagô ngày bảy tháng Mười hai năm 1944, (16/09/1323). Sau đây được gọi là "các Bên ký kết"; nhằm thiết lập và khai thác những chuyến bay thường lệ giữa và ngoài lãnh thổ tương ứng của các Bên ký kết;

Đã thoả thuận như sau :

ĐIỀU 1
ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho Hiệp định này:

A - Thuật ngữ "Công ước" chỉ Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicagô ngày bảy tháng Mười hai năm 1944 (16/09/1323) và bao gồm những sửa đổi đã được thông qua theo Điều 94 của Công ước đã có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết và các Phụ lục của Công ước và những sửa đổi của Phụ lục được thông qua theo Điều 90 của Công ước và đã có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết.

B - Thuật ngữ "nhà chức trách hàng không" trong trường hợp của Chính phủ Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không dân dụng Việt Nam và bất kỳ người hoặc cơ quan nào được phép thực hiện bất kỳ chức năng nào mà Cục Hàng không dân dụng Việt Nam đang thực hiện, và trong trường hợp của Cộng hòa Hồi giáo Iran chỉ Cục trưởng Cục hàng không dân dụng và bất kỳ người hoặc cơ quan nào được phép thực hiện bất kỳ chức năng nào mà Cục hàng không dân dụng đang thực hiện.

C - Thuật ngữ "hãng hàng không được chỉ định" chỉ một hãng hàng không được chỉ định và cấp phép phù hợp với các quy định tại Điều 3 của Hiệp định này.

D - Thuật ngữ "tải cung ứng" đối với một tầu bay chỉ trọng tải của tầu bay đó trên một đường bay hoặc một phần của đường bay và thuật ngữ "tải cung ứng" đối với "một chuyến bay thoả thuận" chỉ tải cung ứng của tầu bay được sử dụng trong chuyến bay đó, nhân với tần suất khai thác của tầu bay đó trong một thời gian nhất định trên một đường bay hoặc một phần của đường bay.

E - Thuật ngữ "lãnh thổ" đối với một Quốc gia chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thủy và lãnh hải tiếp giáp và vùng trời nằm trên vùng đất, nội thủy và lãnh hải đó thuộc chủ quyền của Quốc gia đó.

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

G - Thuật ngữ "giá cước" chỉ các giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý, hàng hóa và các điều kiện theo đó các giá tiền này được áp dụng, bao gồm cả các giá tiền và các điều kiện đối với các dịch vụ đại lý và những dịch vụ phụ khác nhưng không bao gồm tiền công và các điều kiện đối với việc chuyên chở bưu kiện.

ĐIỀU 2
TRAO QUYỀN

1 - Mỗi Bên ký kết trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các quyền sau đây đối với các chuyến bay quốc tế:

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

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

2 - Mỗi Bên ký kết trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các quyền sau đây được quy định trong Hiệp định nhằm khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay được quy định tại Phần tương ứng của Bảng đường bay đính kèm theo Hiệp định này. Những chuyến bay như vậy và những đường bay như vậy sau đây được lần lượt gọi là "các chuyến bay thoả thuận" và "các đường bay quy định". Ngoài các quyền qui định tại đoạn (1) của Điều này, khi khai thác một chuyến bay thoả thuận trên đường bay qui định, hãng hàng không được mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ được hưởng quyền dừng ở lãnh thổ của Bên ký kết kia tại các điểm qui định cho đường bay này trong Bảng đường bay của Hiệp định này để lấy lên và cho xuống hành khách và hàng hoá, bao gồm cả bưu kiện.

3 - Không ý nào trong quy định của Hiệp định này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không của một Bên ký kết quyền lấy lên máy bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách và hàng hoá, hoặc bưu kiện, chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.

4 - Trong những vùng có chiến sự và/hoặc sự chiếm đóng quân sự, hoặc những vùng bị ảnh hưởng, việc khai thác các chuyến bay như vậy sẽ tùy thuộc vào sự phê chuẩn của những nhà chức trách có thẩm quyền.

ĐIỀU 3
CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP

1 - Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia một hoặc nhiều hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường bay qui định và có quyền thu hồi hoặc thay đổi sự chỉ định đó đối với bất cứ hãng hàng không đã được chỉ định nào.

2 - Khi nhận được thông báo như vậy như được nêu tại đoạn (1), Bên ký kết kia, tùy thuộc vào các qui định của đoạn (3) và (4) của Điều này, sẽ không chậm trễ cấp cho hãng hàng không được chỉ định đó giấy phép khai thác thích hợp.

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

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

5 - Vào bất cứ khi nào sau khi nhận được phép như được nêu tại đoạn (2) ở trên, hãng hàng không đã được chỉ định có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thoả thuận, với điều kiện hãng hàng không này tuân thủ các qui định hiện hành của Hiệp định này.

ĐIỀU 4
ĐÌNH CHỈ VÀ THU HỒI

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 được qui định trong Điều 2 (2) của Hiệp định này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:

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

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

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

2 - Trừ khi việc thu hồi hoặc đình chỉ ngay lập tức, hoặc áp đặt các điều kiện nói ở đoạn (1) của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa việc vi phạm thêm luật pháp và/hoặc các qui định và/hoặc các điều khoản của Hiệp định này, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy giữa các nhà chức trách hàng không sẽ bắt đầu càng sớm càng tốt sau khi nhận được yêu cầu.

ĐIỀU 5
ÁP DỤNG LUẬT VÀ CÁC QUY ĐỊNH

1 - Luật và các quy định của mỗi Bên ký kết liên quan đến việc vào, đi khỏi lãnh thổ của Bên ký kết đó đối với tầu bay tham gia vào không vận quốc tế cũng như việc khai thác và dẫn đường của tầu bay đó ở trên hoặc bên trong lãnh thổ của Bên ký kết đó sẽ được áp dụng với tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

2 - Luật và các quy định của mỗi Bên ký kết điều chỉnh việc nhập cảnh, lưu trú, và xuất cảnh của hành khách, tổ bay, hàng hóa hoặc thư từ từ lãnh thổ của Bên ký kết đó, như thủ tục liên quan đến xuất nhập cảnh, cũng như các biện pháp về hải quan và vệ sinh sẽ được áp dụng đối với hành khách, tổ bay, hàng hóa hoặc thư từ được tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia chuyên chở khi những đối tượng trên ở bên trong lãnh thổ nói trên.

3 - Mỗi Bên ký kết sẽ, khi được yêu cầu, cung cấp cho Bên ký kết kia bản sao của những luật và quy định liên quan như được nêu tại Điều này.

4 - Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ có quyền duy trì cơ quan đại diện của mình tại lãnh thổ của Bên ký kết kia. Trong trường hợp chỉ định tổng đại lý hoặc tổng đại lý bán, thì đại lý này sẽ được chỉ định phù hợp với pháp luật và các quy định hiện hành của mỗi Bên ký kết.

5 - Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền, phù hợp với luật và các quy định liên quan đến việc nhập cảnh, cư trú và lao động của Bên ký kết kia, đưa vào và duy trì trong lãnh thổ của Bên ký kết kia các nhân viên quản lý, kỹ thuật và khai thác của mình và các nhân viên chuyên môn khác cần thiết cho việc khai thác các chuyến bay.

6 - Việc chuyển thu nhập của hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được thực hiện phù hợp với những quy định ngoại hối của Bên ký kết kia sau khi trừ đi các chi phí. Các Bên ký kết sẽ làm mọi việc trong quyền hạn của mình để tạo thuận lợi cho việc chuyển tiền như vậy do hãng hàng không được chỉ định thu được từ việc cung cấp các chuyến bay theo Hiệp định này.

ĐIỀU 6
MIỄN THUẾ HẢI QUAN VÀ NHỮNG LỆ PHÍ KHÁC

1 - Tầu bay do hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế, và cung cấp nhiên liệu, dầu mỡ, các đồ kỹ thuật tiêu hao khác, phụ tùng thay thế, thiết bị thông thường, và các đồ dự trữ để trên tầu bay của hãng hàng không do một Bên ký kết kia cấp phép khai thác các đường bay và chuyến bay quy định tại Hiệp định này sẽ được, khi đến hoặc dời khỏi lãnh thổ của Bên ký kết kia, miễn, trên cơ sở có đi có lại, thuế hải quan, thuế, phí kiểm tra và các thuế và lệ phí khác của quốc gia hoặc địa phương, thậm chí khi những đồ cung cấp như vậy được sử dụng hoặc tiêu thụ bởi tầu bay như vậy trên những chuyến bay ở trên lãnh thổ đó.

2 - Nhiên liệu, dầu mỡ, những đồ cung cấp kỹ thuật tiêu hao, phụ tùng thay thế, thiết bị thông thường, và đồ dự trữ được một Bên ký kết hoặc công dân của Bên ký kết đó đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết kia, và dự định chỉ sử dụng cho tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó sẽ được miễn, trên cơ sở có đi có lại, thuế hải quan, phí kiểm tra và các lệ phí và thuế của quốc gia hoặc địa phương.

3 - Nhiên liệu, dầu mỡ, những đồ cung cấp kỹ thuật tiêu hao khác, phụ tùng thay thế, thiết bị thông thường, và đồ dự trữ được lấy lên tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết tại lãnh thổ của Bên ký kết kia và được sử dụng bên trên những chuyến bay quốc tế sẽ được miễn, trên cơ sở có đi có lại, thuế hải quan, phí kiểm tra và các lệ phí và thuế của quốc gia hoặc địa phương.

4 - Thiết bị thông thường trên tầu bay, cũng như nguyên liệu và đồ cung cấp để trên tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết chỉ có thể được dỡ xuống trong 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 như vậy, chúng có thể được đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi chúng được tái xuất hoặc theo một cách khác được giải quyết phù hợp với những quy định hải quan.

5 - Hành khách, hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết và không dời khỏi khu vực của sân bay dành cho mục đích như vậy, sẽ chỉ bị kiểm tra một cách đơn giản. Hành lý và hàng hóa sẽ, cho đến thời điểm khi chúng quá cảnh trực tiếp, được miễn thuế hải quan và bất kỳ những thuế nào khác.

6 - Cũng sẽ được miễn tất cả thuế hải quan và/hoặc thuế, trên cơ sở có đi có lại, các tài liệu chính thức mang dấu hiệu của hãng hàng không như thẻ hành lý, vé máy bay, không vận đơn, thẻ lên tàu, và lịch bay nhập khẩu vào trong lãnh thổ của một trong hai Bên ký kết chỉ cho việc sử dụng của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia.

ĐIỀU 7
PHƯƠNG TIỆN SÂN BAY VÀ LỆ PHÍ

1 - Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một sân bay hoặc những sân bay trong lãnh thổ của mình cho việc sử dụng bởi hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trên những đường bay quy định và cung cấp cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các phương tiện thông tin, hàng không và khí tượng và các dịch vụ cần thiết khác cho việc khai thác những chuyến bay thoả thuận.

2 - Mỗi Bên ký kết có thể thu những lệ phí đúng và hợp lý đối với việc tầu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng sân bay và những phương tiện khác miễn là những lệ phí như vậy không cao hơn so với lệ phí do các hãng vận tải hàng không tham gia vào các chuyến bay quốc tế tương tự trả cho việc sử dụng sân bay và những phương tiện như vậy.

ĐIỀU 8
NHỮNG QUY ĐỊNH VỀ TẢI CUNG ỨNG
VÀ
VIỆC PHÊ CHUẨN LỊCH BAY

1 - Các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ được đối xử công bằng và bình đẳng nhằm đảm bảo rằng các hãng hàng không đó được hưởng các cơ hội bình đẳng trong việc khai thác những chuyến bay thoả thuận trên những đường bay quy định.

2 - Trong khi khai thác những chuyến bay thoả thuận, hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không của Bên ký kết kia để không ảnh hưởng xấu tới những chuyến bay mà hãng hàng không kia cung cấp trên toàn bộ hoặc một phần của cùng đường bay đó.

3 - Các chuyến bay thoả thuận do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung cấp sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp trọng tải cung ứng, theo hệ số sử dụng ghế hợp lý, đáp ứng nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự đoán hợp lý về chuyên chở hành khách, hàng hoá và bưu kiện giữa lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó và lãnh thổ của Bên ký kết kia.

4 - Tải cung ứng sẽ được cung cấp bao gồm tần suất của các chuyến bay và loại tầu bay sẽ được sử dụng bởi những hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết trên các chuyến bay thoả thuận có thể được các hãng hàng không được chỉ định đề nghị. Các hãng hàng không được chỉ định sẽ đưa ra các đề nghị như vậy sau khi các hãng đã có sự thảo luận và trao đổi ý kiến có tính đến các nguyên tắc được quy định tại đoạn (1), (2) và (3) của Điều này. Tải cung ứng nói trên sẽ được quy định và có hiệu lực khi được nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết phê chuẩn.

5 - Trong trường hợp có sự bất đồng giữa các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết, những vấn đề được đề cập tại đoạn (4) ở trên sẽ được giải quyết bằng thoả thuận giữa nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết. Cho đến khi đạt được thỏa thuận như vậy, tải cung ứng do các hãng hàng không được chỉ định cung cấp sẽ không thay đổi.

6 - Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia phê chuẩn lịch bay không muộn hơn ba mươi (30) ngày trước khi thực hiện các chuyến bay trên những đường bay quy định. Điều này cũng sẽ được áp dụng đối với những thay đổi sau này. Trong những trường hợp đặc biệt, giới hạn thời gian này có thể được thay đổi phụ thuộc vào sự phê chuẩn của những nhà chức trách nói trên.

ĐIỀU 9
CÔNG NHẬN CHỨNG CHỈ VÀ GIẤY PHÉP

Các chứng chỉ khả phi, chứng chỉ khả năng và các giấy phép 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 nhằm khai thác các đường bay và chuyến bay được quy định trong Hiệp định này, với điều kiện là các yêu cầu theo đó các chứng chỉ và giấy phép như vậy được hoặc có thể được thiết lập phù hợp với Công ước. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận chứng chỉ khả năng và các giấy phép do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình hoặc làm cho có hiệu lực đối với các chuyến bay bay trên lãnh thổ của mình.

ĐIỀU 10
GIÁ CƯỚC VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

1 - Các giá cước do các hãng hàng không của các Bên ký kết thu đối với các chuyến bay thoả thuận sẽ được qui định theo mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố có liên quan, bao gồm cả chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý, các đặc tính của chuyến bay và các giá cước của hãng hàng không khác khai thác các chuyến bay thường lệ trên toàn bộ hoặc một chặng của cùng một đường bay.

2 - Những giá cước được nêu tại đoạn (1) của Điều này sẽ được thiết lập theo những quy tắc sau đây:

a) Khi những hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết là thành viên của một hiệp hội hãng hàng không quốc tế có cơ chế ấn định giá cước và có một cơ chế giải quyết giá cước đã tồn tại đối với những chuyến bay thoả thuận, giá cước sẽ được các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết thoả thuận phù hợp với cơ chế giải quyết giá cước như vậy.

b) Khi một hoặc cả hai hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết không phải là thành viên của cùng hiệp hội hãng hàng không hoặc khi không có cơ chế giải quyết giá cước như nêu tại mục (a) ở trên, những hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết sẽ thoả thuận về những giá cước sẽ được thu đối với những chuyến bay thoả thuận.

c) Những giá cước được thoả thuận phù hợp với mục (a) và (b) ở trên sẽ được đệ trình cho nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết phê chuẩn ít nhất ba mươi (30) ngày trước ngày dự kiến áp dụng. Giới hạn thời gian này có thể được rút ngắn, tuỳ thuộc vào sự nhất trí của những nhà chức trách nói trên.

d) Trong trường hợp những hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết không thoả thuận được về giá cước sẽ thu, hoặc khi một Bên ký kết chưa chỉ định hãng hàng không của mình cho việc khai thác những chuyến bay thoả thuận, hoặc trong (15) ngày đầu của (30) ngày nêu tại mục (c) của Điều này, nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết thông báo cho Bên ký kết kia việc họ không thoả mãn về bất kỳ giá cước nào được thoả thuận giữa những hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết theo mục (a) và (b) của Điều này, nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ cố gắng đạt thỏa thuận về những giá cước thích hợp sẽ được thu. Như một quy định chung, không giá cước nào sẽ được áp dụng trước khi có sự phê chuẩn của nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết. Tuy nhiên, giá cước đó sẽ được coi là được phê chuẩn nếu nhà chức trách hàng không của một trong hai Bên ký kết không thông báo rằng họ không thoả mãn với bất kỳ giá cước nào được thoả thuận giữa những hãng hàng không được chỉ định trong thời hạn (15) ngày nêu trên.

3 - Những giá cước được thiết lập phù hợp với Điều này sẽ còn hiệu lực cho đến khi những giá cước mới đã được thiết lập.

ĐIỀU 11
AN NINH HÀNG KHÔNG

1 - Các Bên ký kết xác nhận quyền và nghĩa vụ đối với nhau theo luật quốc tế để bảo vệ an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp. Không giới hạn nguyên tắc chung của quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên ký kết sẽ đặc biệt hành động theo đúng các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tầu bay ký tại Tokyô ngày 14 tháng 9 năm 1963 (23/06/1342), Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tầu bay ký tại Lahay ngày 16 tháng 12 năm 1970 (25/09/1349) và Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp chống lại sự an toàn của hàng không dân dụng ký tại Môngrêan ngày 23 tháng 9 năm 1971 (01/07/1350).

2 - Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau mọi sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tầu bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tầu bay đó, hành khách, tổ bay, cảng hàng không và các phương tiện dẫn đường, và bất cứ sự đe dọa nào khác đối với an ninh của hàng không dân dụng.

3 - Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không do Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và qui định thành các Phụ lục của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế trong chừng mực các quy định này áp dụng đối với các Bên ký kết. Một Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác tầu bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú ở lãnh thổ của mình và các nhà khai thác cảng hàng không ở lãnh thổ của mình hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không.

4 - Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu những nhà khai thác tầu bay đó tuân thủ các điều khoản an ninh hàng không được quy định tại đoạn (3) ở trên do Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào, đi khỏi hoặc trong khi ở trong lãnh thổ của mình. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích hợp được áp dụng một cách hữu hiệu trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tầu bay và soi chiếu hành khách, hành lý xách tay, hành lý và hàng hoá và đồ dự trữ của tầu bay trước và trong khi lên hoặc xuống tầu bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách có thiện chí đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý đối với một đe dọa cụ thể nào đó.

5 - Khi tầu bay bị chiếm đoạt bất hợp pháp và/hoặc có hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tầu bay, hành khách và tổ bay của tầu bay đó, các cảng hàng không hoặc các phương tiện dẫn đường và/hoặc xảy ra sự đe doạ như vậy thì các Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo thuận lợi thông tin liên lạc và có các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc làm giảm sự đe doạ đó.

ĐIỀU 12
CUNG CẤP THỐNG KÊ

Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết sẽ cung cấp, theo yêu cầu, cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các thông tin và bản thống kê liên quan đến vận chuyển của hãng hàng không được chỉ định trên các chuyến bay thoả thuận đến và đi từ lãnh thổ của Bên ký kết kia như thường được hãng hàng không được chỉ định chuẩn bị và đệ trình cho nhà chức trách hàng không của mình. Việc đệ trình bất kỳ số liệu thống kê vận chuyển bổ sung nào do nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết yêu cầu từ nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia sẽ tùy thuộc vào sự đàm phán và thỏa thuận giữa hai Bên ký kết.

ĐIỀU 13
TRAO ĐỔI Ý KIẾN, BỔ SUNG VÀ SỬA ĐỔI

1 - Để thực hiện đúng Hiệp định này, các Bên ký kết sẽ hợp tác với nhau thông qua nhà chức trách hàng không của mình và để thực hiện mục đích này nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết có thể vào bất kỳ thời gian nào yêu cầu trao đổi ý kiến với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia.

2 - Việc trao đổi ý kiến do nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết yêu cầu sẽ bắt đầu trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu.

3 - Mỗi Bên ký kết có thể, vào bất kỳ thời gian nào khi thấy cần thiết, yêu cầu bổ sung hoặc sửa đổi đối với các điều khoản của Hiệp định này, và trong trường hợp này các Bên ký kết sẽ đàm phán về vấn đề này trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu đàm phán.

4 - Bất kỳ bổ sung hoặc sửa đổi nào của Hiệp định này sẽ có hiệu lực theo các quy định của Điều (18) của Hiệp định này.

5 - Mặc dù có các quy định của của đoạn (4), việc sửa đổi bảng đường bay phụ lục của Hiệp định này có thể được thoả thuận trực tiếp giữa nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết. Các sửa đổi này sẽ có hiệu lực bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao.

ĐIỀU 14
GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

1 - Nếu bất kỳ tranh chấp nào phát sinh giữa các Bên ký kết liên quan đến việc giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này và (các) Phụ lục của Hiệp định thì trước tiên các Bên ký kết sẽ cố gắng giải quyết tranh chấp đó bằng thương lượng.

2 - Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng, thì họ có thể đồng ý chuyển tranh chấp đó cho một người hoặc một cơ quan nào đó để lấy ý kiến tư vấn.

3 - Nếu các Bên ký kết không giải quyết được theo đoạn (1) và (2) ở trên, một trong hai Bên ký kết có thể, phù hợp với luật pháp và các quy định hiện hành của nước mình, chuyển tranh chấp tới một tòa trọng tài gồm ba trọng tài viên, hai trong số ba trọng tài viên đó sẽ được chỉ định bởi các Bên ký kết và một trọng tài. Trong trường hợp tranh chấp được đưa ra trọng tài, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên của mình trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được thông báo đề nghị đưa tranh chấp ra trọng tài và trọng tài viên thứ ba sẽ được hai trọng tài viên kia chỉ định trong thời hạn sáu mươi (60) ngày tiếp theo kể từ lần chỉ định cuối cùng. Nếu một trong hai Bên ký kết không chỉ định được trọng tài viên của mình trong thời hạn quy định, hoặc các trọng tài viên đã được chỉ định không thoả thuận được trọng tài viên thứ ba trong thời hạn nói trên, tuỳ từng trường hợp cụ thể một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế chỉ định trọng tài viên của Bên không chỉ định được hoặc trọng tài viên thứ ba. Tuy nhiên, trọng tài viên thứ ba sẽ là một công dân của một quốc gia có quan hệ ngoại giao với cả hai Bên ký kết vào thời điểm chỉ định.

4 - Trong trường hợp Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế chỉ định trọng tài viên thứ ba, nếu Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế bị ngăn không thực hiện được chức năng nói trên hoặc nếu Chủ tịch đó là công dân của một trong hai Bên ký kết thì việc chỉ định sẽ do Phó Chủ tịch thực hiện và nếu Phó Chủ tịch bị ngăn không thực hiện được chức năng nói trên hoặc nếu Phó Chủ tịch đó là công dân của một trong hai Bên ký kết thì việc chỉ định sẽ do một thành viên cao cấp của Hội đồng không phải là công dân dân của một trong hai Bên ký kết thực hiện.

5 - Tuỳ thuộc vào các quy định được các Bên ký kết thoả thuận, tòa trọng tài sẽ xác định thủ tục và địa điểm trọng tài của mình.

6 - Những quyết định của tòa trọng tài sẽ là ràng buộc đối với các Bên ký kết.

7 - Những chi phí của các trọng tài viên của các Bên ký kết sẽ do các bên Bên ký kết đảm nhiệm. Tất cả các chi phí khác của tòa trọng tài, bao gồm những lệ phí và chi phí phát sinh của Hội đồng liên quan đến việc chỉ định trọng tài như được nêu tại đoạn (3) của Điều này sẽ được chia đều.

ĐIỀU 15
CHẤM DỨT

Một trong hai Bên ký kết có thể, vào bất kỳ thời gian nào, gửi thông báo bằng văn bản cho Bên ký kết kia về ý định của mình chấm dứt Hiệp định này. Thông báo như vậy sẽ đồng thời được gửi tới Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế và trong trường hợp như vậy Hiệp định sẽ được coi là chấm dứt hiệu lực mười hai (12) tháng sau ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ phi các Bên ký kết thoả thuận rút lại thông báo chấm dứt đó trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp Bên ký kết kia không xác nhận về việc nhận được thông báo thì thông báo chấm dứt Hiệp định sẽ được coi là đã nhận được sau khi Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo mười bốn (14) ngày.

ĐIỀU 16
TUÂN THỦ CÁC HIỆP ĐỊNH ĐA PHƯƠNG HOẶC CÔNG ƯỚC

Nếu một hiệp định vận tải hàng không đa phương hoặc công ước có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết, Hiệp định này và (các) Phụ lục của Hiệp định sẽ được sửa đổi bằng việc đàm phán được quy định tại Điều (13) nhằm đảm bảo các điều khoản của Hiệp định này phù hợp với các điều khoản của Hiệp định đa phương hoặc công ước đó.

ĐIỀU 17
ĐĂNG KÝ

Hiệp định này và (các) Phụ lục của Hiệp định và tất cả các sửa đổi đối với Hiệp định và Phụ lục sẽ được đăng ký với Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

ĐIỀU 18
HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày một trong hai Bên ký kết có thông báo sau cùng gửi cho Bên ký kết kia rằng Bên ký kết đó đã hoàn thành các thủ tục cần thiết phù hợp với luật pháp và các quy định của mình đối với hiệu lực của Hiệp định này.

Để làm chứng những người có thẩm quyền ký tên dưới đây được uỷ quyền thích hợp của Chính phủ tương ứng của mình, đã ký Hiệp định này, gồm có một Lời nói đầu, mười tám (18) Điều và một Phụ lục.

Làm tại Hà Nội ngày 15/10/2011 tương đương với ngày 23/07/1390 thành hai bản chính, bằng tiếng Ba Tư, tiếng Việt Nam và tiếng Anh, tất cả các văn bản đều có giá trị ngang nhau. Trong trường hợp có sự khác biệt giữa các văn bản, bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

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

Nguyễn Tiến Sâm

Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng Việt Nam

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
NƯỚC CỘNG HÒA HỒI GIÁO IRAN

B. Mazaheri
V. CC

Behzad Mazaheri

Thứ trưởng Bộ Đường bộ và Vận tải

PHỤ LỤC
BẢNG ĐƯỜNG BAY

1 - Đường bay theo đó (các) hãng hàng không được chỉ định của Nước Cộng hòa Hồi giáo Iran có thể khai thác các chuyến bay:

Các điểm xuất phát	Các điểm trung gian	Các điểm đến	Các điểm quá
ba điểm bất kỳ	bốn điểm bất kỳ	ba điểm bất kỳ	bốn điểm bất kỳ

2 - Đường bay theo đó (các) hãng hàng không được chỉ định của Nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam có thể khai thác các chuyến bay:

Các điểm xuất phát	Các điểm trung gian	Các điểm đến	Các điểm quá
ba điểm bất kỳ	bốn điểm bất kỳ	ba điểm bất kỳ	bốn điểm bất kỳ

Ghi chú:

1 - Mỗi hãng hàng không được chỉ định có thể khai thác các điểm trung gian và các điểm quá được nêu trong Phụ lục của Hiệp định hiện tại với điều kiện không có thương quyền 5 nào sẽ được thực hiện giữa những điểm này và lãnh thổ của Bên ký kết kia, trừ khi có một thỏa thuận về vấn đề trên giữa nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết, dựa trên những khuyến cáo của các hãng hàng không được chỉ định.

2 - Tuỳ thuộc vào sự lựa chọn của các hãng hàng không được chỉ định, các điểm trung gian và các điểm quá trên các đường bay quy định bất kỳ có thể huỷ bỏ đối với bất kỳ hoặc toàn bộ các chuyến bay.

3 - Tần suất và loại tầu bay của các hãng hàng không được chỉ định sẽ được thoả thuận giữa các hãng hàng không được chỉ định, tuỳ thuộc vào sự phê chuẩn của chức trách hàng không của các Bên ký kết.

BỘ NGOẠI GIAO

Số : 19/2004 /LPQT

SAO Y BẢN CHÍNH

Hà Nội, ngày 23 tháng 3 năm 2004

TL. BỘ TRƯỞNG BỘ NGOẠI GIAO
KT. Vụ trưởng Vụ Luật pháp và Điều ước quốc tế
Phó Vụ trưởng

Nguyễn Hoàng Anh

Nơi nhận :

- Văn phòng Quốc hội (để báo cáo),
- Văn phòng Chủ tịch nước (để báo cáo),
- Văn phòng Chính phủ (để báo cáo và đăng Công báo)
- Bộ Giao thông — Vận tải,
- Bộ Công an,
- Bộ Quốc phòng (Bộ Tư lệnh phòng không, không quân),
- Bộ Tài chính,
- Đại sứ quán CHXHCN Việt Nam tại I-ran,
- Vụ Tây Á Châu Phi, Bộ Ngoại giao,
- Vụ Luật pháp và Điều ước quốc tế, Bộ Ngoại giao,
- Lưu trữ, Bộ Ngoại giao.

Hiệp định vận tải hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Cộng hòa hồi giáo I-ran có hiệu lực từ ngày 27 tháng 01 năm 2003.