AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the United Kingdom") hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:

(i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and

(ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authority" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 7 of this Agreement (Prices), the Civil Aviation Authority and in the case of the Socialist Republic of Viet Nam, the Civil Aviation Authority of Viet Nam, Ministry of Transport, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;

(c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement (Designation and Authorisation);

(d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;

(f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(g) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(h) the term "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

(i) the term "EU Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty on the Functioning of the European Union;

(j) references to airlines of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland shall be understood as referring to airlines designated by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

(a) in the case of an airline designated by the Socialist Republic of Viet Nam:

(i) it is established in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam and is licensed in accordance with the applicable law of Viet Nam; and

(ii) the Aeronautical Authority of the Socialist Republic of Viet Nam has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Socialist Republic of Viet Nam and/or by nationals of the Socialist Republic of Viet Nam; and

(b) in the case of an airline designated by the United Kingdom:

(i) it is established in the territory of the United Kingdom under the Treaty on the Functioning of the European Union and has a valid operating licence in accordance with European Union law; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EU Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States; and

(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

(3) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party:

(a) where, in the case of an airline designated by the Socialist Republic of Viet Nam:

(i) it is not established in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam or is not licensed in accordance with the applicable law of the Socialist Republic of Viet Nam; or

(ii) the aeronautical authority of the Socialist Republic of Viet Nam does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Socialist Republic of Viet Nam and/or by nationals of the Socialist Republic of Viet Nam; or

(b) where, in the case of an airline designated by the United Kingdom:

(i) it is not established in the territory of the United Kingdom under the Treaty on the Functioning of the European Union or does not have a valid operating licence in accordance with European Union law; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EU Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such States;

(c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement (Safety); or

(f) in accordance with paragraph (6) of Article 10 of this Agreement (Safety); or

(g) where it has been determined by a Contracting Party (if the consultations under paragraph (9) of Article 6 have not achieved a satisfactory resolution) that the provisions of Article 6 of this Agreement (Fair Competition and State Aids) are not being complied with.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further

infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(3) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify in writing the other Contracting Party as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission of an airline designated by it.

(4) In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.

(5) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement (Aviation Security).

ARTICLE 6

Fair Competition and State Aids

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

(2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.

(3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party of such filing requirements and procedures.

(5) Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.

(6) Neither Contracting Party shall provide or permit state subsidy or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air transportation.

(7) State subsidy or support means the provision of support on a discriminatory basis to a designated airline, directly or indirectly, by the State or by a public or private body designated or controlled by the State. Without limitation, it may include the setting-off of operational losses; the provision of capital, non-refundable grants or loans on privileged terms; the granting of financial advantages by forgoing profits or the recovery of sums due; the forgoing of a normal return on public funds used; tax exemptions; compensation for financial burdens imposed by the public authorities; or discriminatory access to airport facilities, fuel or other reasonable facilities necessary for the normal operation of air services.

(8) Where a Contracting Party provides state subsidy or support to a designated airline in respect of services operated under this Agreement, it shall require that airline to identify the subsidy or support clearly and separately in its accounts.

(9) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support being considered or provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air transportation, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 7

Prices

(1) For the purposes of this Agreement the term "price" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

(2) Each Contracting Party shall allow prices for air services to be established freely by each designated airline on the basis of fair competition. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the prices they charge for services covered by these arrangements.

(3) The Contracting Parties shall not require prices to be filed with or notified to aeronautical authorities.

ARTICLE 8

Duties, Taxes and Fees

(1) The Contracting Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

(a) aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party; and

(b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

(i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;

(ii) passenger handling equipment and component parts;

(iii) cargo-loading equipment and component parts;

(iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;

(v) instructional material and training aids;

(vi) airline and operators' documents; and

(c) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

(i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;

(ii) fuel (subject to paragraph(s) (5) and (6) of this Article), lubricants and consumable technical supplies;

(iii) spare parts including engines; and

(d) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:

(i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;

(ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;

(iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;

(iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in the case of sub-paragraphs (b)-(d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

(2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

ARTICLE 9

Aviation Security

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

(2) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts

Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Montreal Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

(3) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

(5) Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) of this Article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within, the territory of the United Kingdom, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with European Union law. For departure from, or while within, the territory of the Socialist Republic of Viet Nam, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Contracting Party shall ensure that adequate security measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading; and that those measures are adjusted to meet any increased threat to the security of civil aviation. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(6) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

(7) With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views that the other Contracting Party may offer. Each Contracting Party recognises, however, that

nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

(8) A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.

(9) Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect transport security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air transport and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.

ARTICLE 10

Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) of this Agreement (Revocation or Suspension of Operating Authorisations).

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

(4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 11

Regulatory Control

Where the United Kingdom has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State, the rights of the other Contracting Party under Article 10 of this Agreement (Safety) shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 12

Codeshare

Any designated airline or airlines may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing arrangements with any other airline or airlines, provided that:

(a) each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight; and

(b) no service is held out by an airline of one Contracting Party for the carriage of local passengers between a point in the territory of the other Contracting Party and a point in a third state, or between two points in the territory of the other Contracting Party, unless that airline is entitled to operate and carry local traffic between those two points in its own right; and

(c) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

ARTICLE 13

Leasing

The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authority of both Contracting Parties.

ARTICLE 14

Ground Handling

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the United Kingdom, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling ("self-handling") or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

ARTICLE 15

Transfer of Earnings

Each designated airline may on demand convert and remit local revenues in excess of sums locally disbursed to the country of its choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance. Such remittance shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned.

ARTICLE 16

Airline Representation and Sales

An airline which:

(a) is established in the territory of one Contracting Party; and

(b) holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that Contracting Party or an EU Member State;

may:

(i) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;

(ii) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party;

(iii) establish offices in the territory of the other Contracting Party; and

(iv) engage in the sale and marketing of air transportation and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 17

User Charges

(1) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

(2) User charges imposed on the airlines of the other Contacting Party may reflect, but not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

(3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations take place between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and that the competent charging authorities or bodies and the airlines exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent charging authorities provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

(4) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolutions procedures pursuant to Article 21 of this Agreement (Settlement of Disputes), to be in breach of a provision of this Article, unless:

(a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or

(b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

ARTICLE 18

Intermodal Transport

The airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with air transport, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code

share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 19

Environmental Protection

(1) The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.

(2) When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by the International Civil Aviation Organisation in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.

ARTICLE 20

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 21

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator

by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 22

Amendment

The Contracting Parties shall agree any amendments to this Agreement by an Exchange of Notes.

ARTICLE 23

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 24

Entry into Force

(1) This Agreement shall enter into force on the date of the latter Note in an Exchange of Notes between the Contracting Parties, through diplomatic channels, notifying each other of the completion of their respective internal requirements.

(2) The Agreement between the Government of the Socialist Republic of Viet Nam and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning Air Services signed in London on 19 August 1994, as amended, shall terminate on the date of entry into force of this Agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at LONDON this EIGHTH day of DECEMBER 2011 in the English and Vietnamese languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam:

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Socialist Republic of Viet Nam:

Points in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam – Intermediate Points – Points in the territory of the United Kingdom – Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of Viet Nam.

2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or may be picked up in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, but only as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points in the territory of the United Kingdom – Intermediate Points – Points in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam – Points Beyond

NOTES:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the territory of the United Kingdom.

2. Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam or may be picked up in the territory of the Socialist Republic of Viet Nam to be set down at a point beyond, and vice versa, but only as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

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

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

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

Đã thoả thuận như sau:

ĐIỀU 1

Định nghĩa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 2

Việc áp dụng Công ước Chi-ca-gô

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

ĐIỀU 3

Trao quyền

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 4

Chỉ định và Cấp phép

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 5

Thu hồi hoặc đình chỉ Giấy phép khai thác

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 6

Cạnh tranh bình đẳng và Hỗ trợ Chính phủ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 7

Giá cước

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

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

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

ĐIỀU 8

Thuế, Phí và Lệ phí

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 9

An ninh hàng không

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 10

An toàn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 11

Kiểm soát điều tiết

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

ĐIỀU 12

Liên danh

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

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

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

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

ĐIỀU 13

Thuê tàu bay

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

ĐIỀU 14

Dịch vụ phục vụ mặt đất

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

ĐIỀU 15

Chuyển thu nhập

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

ĐIỀU 16

Đại diện hãng hàng không và Bán

Một hãng hàng không:

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

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

có thể:

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

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

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

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

ĐIỀU 17

Lệ phí người sử dụng

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 18

Vận tải đa phương thức

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

ĐIỀU 19

Bảo vệ môi trường

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

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

ĐIỀU 20

Trao đổi ý kiến

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

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

ĐIỀU 21

Giải quyết tranh chấp

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ĐIỀU 22

Sửa đổi

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

ĐIỀU 23

Chấm dứt

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

ĐIỀU 24

Có hiệu lực

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

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

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

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

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

ĐINH LA THĂNG
Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

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

MIKE PENNING
Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải

PHỤ LỤC

BẢNG ĐƯỜNG BAY

Phần 1

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

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

GHI CHÚ:

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

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

Phần 2

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

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

GHI CHÚ:

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

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