

ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ

HIỆP ĐỊNH GIỮA VIỆT NAM VÀ VƯƠNG QUỐC Ô-MAN

BỘ NGOẠI GIAO

Số 11/2004/LPQT

Hà Nội, ngày 23 tháng 3 năm 2004

Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Vương quốc Ô-man về vận chuyển hàng không giữa và qua lãnh thổ hai nước có hiệu lực từ ngày 21 tháng 11 năm 2003./.

TL. BỘ TRƯỞNG BỘ NGOẠI GIAO
KT. VỤ TRƯỞNG VỤ LUẬT PHÁP VÀ ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ

Phó Vụ trưởng

Nguyễn Hoàng Anh

HIỆP ĐỊNH giữa Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Vương quốc Ô-man về vận chuyển hàng không giữa và qua lãnh thổ của hai nước.

Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Vương quốc Ô-man;

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;

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

Đã thỏa thuận như sau:

Điều 1. Định nghĩa

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

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, và bao gồm bất cứ Phụ lục nào được thông qua theo Điều 90 của Công ước này và bất cứ sửa đổi nào của các Phụ lục hoặc của Công ước theo các điều 90 và 94 của Công ước trong chừng mực các Phụ lục và sửa đổi đã có hiệu lực đối với các Bên ký kết hoặc đã được cả hai Bên ký kết phê chuẩn;

b) thuật ngữ “nhà chức trách hàng không” trong trường hợp Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam và bất cứ người hoặc tổ chức nào được ủy quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà Cục hàng không dân dụng Việt Nam nói trên đang đảm nhiệm hoặc các chức năng tương tự; và trong trường hợp Chính phủ Vương quốc Ô-man chỉ Bộ Giao thông - Vận tải và bất cứ người hoặc tổ chức nào được ủy quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà Bộ Giao thông - Vận tải nói trên đang đảm nhiệm 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 được phép theo đúng Điều 3 của Hiệp định này;

d) 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 thuộc chủ quyền của Quốc gia đó;

e) 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;

f) thuật ngữ “trọng tải” đối với một tàu bay chỉ hệ số trọng tải của tàu bay này được sử dụng trên đường bay hoặc trên một chặng của đường bay;

g) thuật ngữ “trọng tải” đối với chuyến bay thỏa thuận chỉ trọng tải của tàu bay được sử dụng cho chuyến bay này nhân với tần suất được tàu bay đó khai thác trong một thời kỳ trên đường bay hoặc trên một chặng của đường bay;

h) thuật ngữ “Bảng đường bay” chỉ bảng các đường bay đính kèm thành phụ lục của Hiệp định này và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định đó được thỏa thuận theo đúng các quy định của Điều 17 của Hiệp định này. Phụ lục đường bay sẽ tạo thành một bộ phận cấu thành của Hiệp định này;

i) thuật ngữ “giá cước” chỉ các giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách và 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 các dịch vụ phụ khác nhưng không bao gồm tiền công hoặc các điều kiện đối với việc chuyên chở bưu kiện.

Điều 2. Trao quyền

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho Bên ký kết kia các quyền quy định trong Hiệp định này nhằm thiết lập và khai thác các chuyến bay quốc tế thường lệ trên các đường bay được quy định tại Bảng đường bay của Hiệp định này. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được lần lượt gọi là “các chuyến bay thỏa thuận” và “các đường bay quy định”. Hãng hàng không do mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ được

hưởng các quyền sau đây khi khai thác chuyến bay thỏa thuận trên đường bay quy định:

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

b) hạ cánh ở lãnh thổ nói trên với mục đích phi thương mại; và

c) lấy lên và cho xuống hành khách, hàng hóa và bưu kiện ở bất cứ điểm nào trên các đường bay quy định tùy thuộc vào các quy định tại Bảng đường bay của Hiệp định này.

2. Không ý nào trong điểm 1 của Điều này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên tàu bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách, hàng hóa hoặc bưu kiện, chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết kia.

Điều 3. Chỉ định các hãng hàng không

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 thỏa thuận trên các đường bay quy định.

2. Khi nhận được thông báo chỉ định như vậy, Bên ký kết kia, tùy thuộc vào các quy định của điểm 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 một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có đầy đủ khả năng để thực hiện các điều kiện quy định theo pháp luật và các quy định được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý 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 điểm 2 của Điều này, 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 quy định ở Điều 2 của Hiệp định này trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết nói trên không được thỏa 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. Khi một hãng hàng không đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thỏa thuận vào bất cứ lúc nào, với điều kiện hãng hàng không này tuân thủ các quy định hiện hành của Hiệp định này.

Điều 4. Thu hồi hoặc đình chỉ giấy phép khai thác

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc

hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền quy định tại Điều 2 của Hiệp định này hoặc áp đặt các điều kiện thích hợp 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 thỏa mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó, hoặc

b) trong trường hợp hãng hàng không này không tuân thủ luật pháp hoặc các quy 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 quy định trong Hiệp định này.

2. Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ ngay lập tức, hoặc áp đặt các điều kiện nói ở điểm 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa sự vi phạm thêm luật hoặc các quy định, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia.

3. Trong trường hợp một Bên ký kết hành động theo điều này thì các quyền của Bên ký kết kia theo Điều 14 sẽ không bị ảnh hưởng.

Điều 5. Miễn thuế hải quan và các lệ phí khác

1. Tàu bay do hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế cũng như dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ, phụ tùng thay thế, các thiết bị thông thường của tàu bay và các đồ dự trữ của tàu bay (bao gồm cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) được đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết kia, hoặc đưa lên tàu bay tại lãnh thổ của Bên ký kết đó và chỉ được tàu bay đó sử dụng hoặc sử dụng trên tàu bay của hãng hàng không đó sẽ được miễn thuế hải quan, phí kiểm tra hoặc các thuế hoặc lệ phí tương tự tại lãnh thổ của Bên ký kết kia ngay cả khi các đồ dự trữ đó được tàu bay này sử dụng cho các chuyến bay ở lãnh thổ đó.

2. Dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ, phụ tùng thay thế, thiết bị thông thường của tàu bay và đồ dự trữ của tàu bay (bao gồm cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) để trên tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này sẽ được miễn thuế hải quan, phí kiểm tra hoặc các thuế hoặc các lệ phí tương tự tại lãnh thổ của Bên ký kết kia, ngay cả khi các đồ dự trữ này được tàu bay này sử dụng trên các chuyến bay ở lãnh thổ đó. Các hàng hóa được miễn như vậy chỉ có thể được dỡ xuống với sự đồng ý của nhà chức trách Hải quan của Bên ký kết kia. Các hàng hóa tái xuất này sẽ được giữ ở kho cho đến khi tái xuất dưới sự giám sát của Hải quan.

3. Các lệ phí mà mỗi Bên ký kết có thể

thu hoặc cho phép thu đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng các cảng hàng không và các phương tiện khác thuộc quyền kiểm soát của Bên ký kết đó sẽ không cao hơn lệ phí mà hãng hàng không quốc gia của Bên ký kết này khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự phải trả cho việc sử dụng các cảng hàng không và phương tiện như vậy.

Điều 6. Áp dụng luật và các quy định

1. Luật và các quy định của mỗi Bên ký kết sẽ được áp dụng đối với việc dẫn đường và khai thác tàu bay của hãng hàng không do một Bên ký kết chỉ định trong khi vào, ở lại, đi khỏi và bay trên lãnh thổ của Bên ký kết kia.

2. Luật và các quy định của mỗi Bên ký kết liên quan đến việc hành khách, tổ bay và hàng hóa đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết đó và đặc biệt là các quy định về thủ tục hộ chiếu, hải quan, tiền tệ, y tế và kiểm dịch sẽ được áp dụng đối với hành khách, tổ bay và hàng hóa đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết này trên tàu bay của hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định.

3. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được phép đặt tại lãnh thổ của Bên ký kết kia các đại diện thương mại, hành chính và kỹ thuật đủ để thực hiện các chuyến bay. Các đại diện này sẽ được thiết lập theo luật và các quy định hiện hành tại lãnh thổ của Bên ký kết kia.

Điều 7. Các nguyên tắc khai thác các chuyến bay thỏa thuận

1. Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau và được hưởng trọng tải cung ứng ngang bằng để khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay quy định giữa lãnh thổ của hai Bên ký kết.

2. Khi khai thác các chuyến bay thỏa 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 sao cho không gây ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không kia cung cấp trên toàn bộ hoặc một phần của cùng một đường bay.

3. Các chuyến bay thỏa thuận do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung cấp sẽ có mối quan hệ chặt chẽ với nhu cầu công cộng về vận tải trên các đường bay quy định và sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp, với hệ số ghế sử dụng hợp lý, tải cung ứng đáp ứng nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự đoán hợp lý về chuyên chở hành khách và hàng hóa bao gồm cả bưu kiện giữa lãnh thổ của các Bên ký kết.

4. Tổng trọng tải do các hãng hàng không được chỉ định của các Bên ký kết cung ứng cho các chuyến bay thỏa thuận sẽ được nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết cùng xác định theo đúng các nguyên tắc nói trên trước khi thực hiện việc khai thác.

Điều 8. Phê chuẩn lịch bay

Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình lịch bay xin phê chuẩn bao gồm loại tàu bay sẽ sử dụng lên Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia không muộn hơn ba mươi (30) ngày trước khi bắt đầu các chuyến bay trên các đường bay quy định. Việc này sẽ áp dụng như vậy đối với các thay đổi sau này. Trong các trường hợp đặc biệt, giới hạn thời gian này có thể được rút ngắn tùy thuộc vào sự đồng ý của các nhà chức trách nêu trên.

Điều 9. Giá cước

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

2. Các giá cước quy định ở điểm 1 của Điều này, nếu có thể, sẽ được các hãng hàng không được chỉ định có liên quan của cả hai Bên ký kết thỏa thuận sau khi trao đổi ý kiến với hãng hàng không khác khai thác trên toàn bộ hoặc một phần đường bay, và thỏa thuận như vậy, nếu có thể, sẽ đạt được bằng việc sử dụng các thủ tục của Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế.

3. Các giá cước được thỏa thuận như vậy sẽ được đệ trình để các nhà chức

trách hàng không của cả hai Bên ký kết phê chuẩn ít nhất là bốn lăm (45) ngày trước ngày đề nghị áp dụng các giá cước. Trong các trường hợp đặc biệt, thời hạn này có thể được rút ngắn, tùy thuộc vào sự thỏa thuận của các nhà chức trách nói trên.

4. Việc phê chuẩn này có thể được đưa ra một cách rõ ràng. Nếu một nhà chức trách hàng không không chuẩn y trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày đệ trình, như quy định tại điểm 3 của Điều này, thì các giá cước đó sẽ được coi đã được phê chuẩn. Trong trường hợp thời hạn đệ trình được rút ngắn, như quy định tại điểm 3, thì các nhà chức trách hàng không có thể thỏa thuận rằng thời hạn phải thông báo bất cứ sự không phê chuẩn nào sẽ dưới ba mươi (30) ngày.

5. Nếu một giá cước không thể thỏa thuận được theo điểm 3 của Điều này, hoặc nếu, trong thời hạn áp dụng điểm 4 của Điều này, nhà chức trách hàng không này sẽ thông báo cho nhà chức trách hàng không kia về việc mình không phê chuẩn một giá cước được thỏa thuận theo các quy định của điểm 3 của Điều này thì các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết sẽ cố gắng xác định giá cước bằng thỏa thuận chung.

6. Nếu các nhà chức trách hàng không không thể thỏa thuận được về bất cứ giá cước nào được đệ trình theo điểm 3 của Điều này, hoặc về việc xác định giá cước

theo điểm 5 của Điều này, thì tranh chấp sẽ được giải quyết theo các quy định của Điều 14 của Hiệp định này.

7. Một giá cước được thiết lập theo các quy định của Điều này sẽ có hiệu lực cho đến khi một giá cước mới được thiết lập. Tuy nhiên, theo điểm này một giá cước sẽ không có hiệu lực kéo dài quá mười hai (12) tháng sau ngày giá cước đó đáng nhẽ đã hết hiệu lực.

Điều 10. Trao đổi thông tin

1. Mỗi Bên ký kết sẽ yêu cầu hãng hàng không được chỉ định của mình cung cấp cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, càng sớm càng tốt, các bản sao giá cước, lịch bay, bao gồm cả bất cứ sửa đổi nào về giá cước, lịch bay và tất cả thông tin liên quan khác về khai thác các chuyến bay thỏa thuận, bao gồm cả thông tin về trọng tải được cung cấp đối với mỗi đường bay quy định và bất cứ thông tin bổ sung nào có thể được yêu cầu để chứng minh cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia rằng các yêu cầu của Hiệp định này đang được tuân thủ một cách đúng đắn.

2. Mỗi Bên ký kết sẽ yêu cầu hãng hàng không được chỉ định của mình cung cấp cho Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các thống kê liên quan đến vận chuyển trên các chuyến bay thỏa thuận chỉ rõ các điểm lấy và dỡ vận chuyển.

Điều 11. Công nhận chứng chỉ và bằng

Các chứng chỉ khả phi, chứng chỉ năng lực trình độ và các bằng được một Bên ký kết cấp, hoặc làm cho có hiệu lực và chưa hết hạn sẽ được Bên ký kết kia công nhận có hiệu lực nhằm mục đích khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên đường bay quy định, với điều kiện là các chứng chỉ hoặc các bằng như vậy đã được cấp, hoặc làm cho có hiệu lực theo đúng các tiêu chuẩn được quy định theo Công ước. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận chứng chỉ thẩm quyền và các bằng do Bên ký kết kia cấp cho các công dân của mình đối với các chuyến bay trên lãnh thổ của mình.

Điều 12. Chuyển thu nhập

1. Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền tự do chuyển các khoản chênh lệch thu chi do hãng hàng không này thu được ở lãnh thổ của Bên ký kết thứ nhất do việc chuyên chở hành khách, bưu kiện và hàng hóa trên cơ sở tỷ giá chuyển đổi chính thức đối với việc thanh toán hiện thời.

2. Nếu một Bên ký kết quy định các hạn chế đối với việc chuyển các khoản chênh lệch thu chi do hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết kia nhận được thì Bên ký kết này sẽ có quyền quy định các hạn chế có đi có lại đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết thứ nhất.

Điều 13. Trao đổi ý kiến

1. Trên tinh thần hợp tác chặt chẽ, Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ thường xuyên trao đổi ý kiến để đảm bảo việc thực hiện và tuân thủ thỏa đáng các quy định của Hiệp định này và Bảng đường bay kèm theo và sẽ trao đổi ý kiến khi cần thiết đối với việc sửa đổi Hiệp định.

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

Điều 14. Giải quyết tranh chấp

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

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được tranh chấp bằng thương lượng thì các Bên đó có thể thỏa thuận chuyển tranh chấp cho một người hoặc tổ chức nào đó để giải quyết; nếu các Bên không thỏa thuận được như vậy thì theo yêu cầu của một Bên ký kết tranh chấp sẽ được đưa ra tòa trọng tài gồm ba (3) trọng tài viên giải quyết, mỗi Bên ký kết chỉ định một trọng tài viên và trọng tài viên thứ ba do hai trọng tài viên này chỉ định. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên trong vòng sáu mươi (60) ngày

sau khi một Bên ký kết nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao về giải quyết tranh chấp bằng trọng tài, trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định trong thời hạn sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu một Bên ký kết nào không chỉ định được trọng tài viên trong thời hạn quy định, hoặc nếu trọng tài viên thứ ba không được chỉ định trong thời hạn quy định thì theo yêu cầu của một Bên ký kết Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế có thể chỉ định trọng tài viên hoặc các trọng tài viên theo từng trường hợp cụ thể. Trong các trường hợp như vậy, trọng tài viên thứ ba sẽ là công dân của Quốc gia thứ ba và sẽ làm Chủ tịch của tòa trọng tài.

3. Các Bên ký kết sẽ tuân thủ bất cứ quyết định nào được đưa ra theo điểm (2) của Điều này.

Điều 15. An ninh hàng không

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết xác nhận rằng nghĩa vụ đối với nhau để đảm bảo an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp là một bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế tính chất chung của quyền và nghĩa vụ của các Bên ký kết theo luật quốc tế, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay ký tại Tôkyô

ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay ký tại Lahay ngày 16 tháng 12 năm 1970, Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp chống lại sự an toàn của hàng không dân dụng ký ngày 23 tháng 9 năm 1971.

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 tàu bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay như vậy, hành khách, tổ bay, cảng hàng không và các phương tiện dẫn đường của các Bên ký kết và bất cứ sự đe dọa nào khác đối với an ninh của hàng không dân dụng.

3. 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 quy định thành các Phụ lục của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế trong chừng mực các quy định về an ninh được áp dụng đối với các Bên; các Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác tàu bay mang đăng ký của mình hoặc các nhà khai thác tàu bay có nơi kinh doanh chính hoặc địa điểm thường trú trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với các quy định như vậy về an ninh hàng không.

4. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng các nhà khai thác tàu bay đó có thể được yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh

hàng không nêu tại điểm (3) nêu trên do Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào, ra hoặc trong khi ở lại lãnh thổ của Bên ký kết kia. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo áp dụng đầy đủ các biện pháp một cách hữu hiệu trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, các vật dụng mang theo người, hành lý, hàng hóa và đồ dự trữ của tàu bay trước khi và trong khi lên và xuống tàu bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách thỏa đáng đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đối phó với một mối đe dọa đặc biệt nào đó.

5. Khi xảy ra sự vụ hoặc có mối đe dọa xảy ra sự vụ cưỡng đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay như vậy, hành khách và tổ bay, cảng hàng không hoặc các phương tiện dẫn đường thì các Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo điều kiện thuận lợi cho thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc mối đe dọa xảy ra sự vụ như vậy.

Điều 16. Các Công ước đa phương

Trong trường hợp ký kết một Công ước hoặc Hiệp định đa phương về vận tải hàng không mà cả hai Bên ký kết đều tham gia thì Hiệp định này sẽ được sửa đổi phù hợp với các quy định của Công ước hoặc Hiệp định đó.

Điều 17. Sửa đổi

1. Nếu một Bên ký kết mong muốn sửa đổi bất cứ quy định nào của Hiệp định này bao gồm cả Bảng đường bay được coi là một phần của Hiệp định thì Bên đó sẽ yêu cầu trao đổi ý kiến theo đúng Điều 13 của Hiệp định này. Việc trao đổi ý kiến như vậy có thể tiến hành bằng trao đổi thông tin.

2. Nếu sửa đổi liên quan đến các quy định của Hiệp định không phải là của Bảng đường bay thì sửa đổi sẽ được mỗi Bên ký kết phê chuẩn theo đúng quy định của hiến pháp của mình và sẽ có hiệu lực khi được xác nhận bằng việc trao đổi Công hàm thông qua đường ngoại giao.

3. Nếu sửa đổi chỉ liên quan đến các quy định của Bảng đường bay thì sửa đổi đó sẽ được thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết.

Điều 18. Đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế

Hiệp định này và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định sẽ được đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

Điều 19. Chấm dứt Hiệp định

Mỗi Bên ký kết có thể vào bất cứ lúc nào thông báo cho Bên ký kết kia về quyết định của mình chấm dứt Hiệp định này; thông báo như vậy sẽ đồng thời được gửi cho Tổ chức hàng không

dân dụng quốc tế. Trong trường hợp như vậy Hiệp định này sẽ bị chấm dứt hiệu lực mười hai (12) tháng sau ngày Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo chấm dứt Hiệp định được thu hồi bằng sự thỏa thuận trước ngày hết thời hạn này. Trong trường hợp Bên ký kết kia không xác nhận nhận được thông báo thì thông báo đó 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 20. Phụ lục

Các Phụ lục của Hiệp định này sẽ được coi là một phần của Hiệp định và tất cả các dẫn chiếu đối với Hiệp định sẽ bao gồm cả các dẫn chiếu đối với các Phụ lục, trừ khi quy định khác một cách rõ ràng.

Điều 21. Kiểm dịch động vật và thực vật

Hãng hàng không do mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ tuân thủ luật của Bên kia khi đưa động vật và thực vật vào, hoặc ra khỏi lãnh thổ của Bên đó trong khi tàu bay vào, ở lại, hoặc ra khỏi lãnh thổ của Bên ký kết này.

Điều 22. Có hiệu lực

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản thông qua đường ngoại giao rằng các thủ tục pháp lý được yêu cầu đối với việc có hiệu lực của Hiệp định này tại hai nước đã được tuân thủ.

Để làm chứng các đại diện toàn quyền ký dưới đây được các Chính phủ của mình ủy quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này.

Làm ngày 28/6/2003 tại Muxcat thành hai bản bằng tiếng Việt, tiếng Ả Rập và tiếng Anh, tất cả các bản đều có giá trị ngang nhau. Trong trường hợp có bất cứ sự tranh chấp nào đối với việc giải thích và/hoặc áp dụng Hiệp định này thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu./.

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

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
VƯƠNG QUỐC Ô-MAN

Phụ lục**BẢNG ĐƯỜNG BAY 1**

1. Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khai thác:

Từ (1)	Đến (2)	Các điểm trung gian (3)	Các điểm quá (4)
Các điểm tại CHXHCN Việt Nam	Muscat Salalah	Ba điểm bất kỳ	Ba điểm bất kỳ

2. Hãng hàng không được chỉ định của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam có thể, đối với toàn bộ hoặc bất cứ chuyến bay nào, bỏ bất cứ điểm nào ở các cột (3) và (4) trên đây, với điều kiện là các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay này bắt đầu tại điểm ở cột (1).

3. Quyền của hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết chuyên chở hành khách, hàng hóa và bưu kiện giữa các điểm ở lãnh thổ của Bên ký kết kia và các điểm ở lãnh thổ của các Bên thứ ba sẽ do các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết thảo luận và thỏa thuận.

Phụ lục**BẢNG ĐƯỜNG BAY 2**

1. Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Vương quốc Ô-man khai thác:

Từ (1)	Đến (2)	Các điểm trung gian (3)	Các điểm quá (4)
Các điểm tại Vương quốc Ô-man	T/p Hồ Chí Minh Hà Nội	Ba điểm bất kỳ	Ba điểm bất kỳ

2. Hãng hàng không được chỉ định của Vương quốc Ô-man có thể, đối với toàn bộ hoặc bất cứ chuyến bay nào, bỏ bất cứ điểm nào ở các cột (3) và (4) trên đây, với điều kiện là các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay này bắt đầu tại điểm ở cột (1).

3. Quyền của hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết chuyên chở hành khách, hàng hóa và bưu kiện giữa các điểm ở lãnh thổ của Bên ký kết kia và các điểm ở lãnh thổ của các Bên thứ ba sẽ do các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết thảo luận và thỏa thuận./.

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ XUẤT BẢN

Điện thoại: 8233947

In tại Xí nghiệp Bản đồ I - Bộ Quốc phòng