

**PHẦN VĂN BẢN KHÁC****BỘ NGOẠI GIAO****BỘ NGOẠI GIAO****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 42/2011/TB-LPQT

*Hà Nội, ngày 06 tháng 7 năm 2011***THÔNG BÁO****Về việc điều ước quốc tế có hiệu lực**

Thực hiện quy định tại khoản 3 Điều 47 của Luật Ký kết, gia nhập và thực hiện điều ước quốc tế năm 2005, Bộ Ngoại giao trân trọng thông báo:

Hiệp định vận chuyển hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Hy Lạp, ký tại A-ten ngày 22 tháng 6 năm 2009, có hiệu lực kể từ ngày 20 tháng 6 năm 2011.

Bộ Ngoại giao trân trọng gửi Bản sao lục Hiệp định theo quy định tại Điều 68 của Luật nêu trên./.

**TL. BỘ TRƯỞNG****KT. VỤ TRƯỞNG****VỤ LUẬT PHÁP VÀ ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ****PHÓ VỤ TRƯỞNG****Lê Thị Tuyết Mai**

**HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG  
GIỮA  
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  
VÀ  
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA HY LẠP**

**MỞ ĐẦU**

**Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam  
và  
Chính phủ nước Cộng hòa Hy Lạp**

Là các bên của Công ước quốc tế về hàng không dân dụng được mở để ký kết tại Chi-ca-gô ngày 07 tháng 12 năm 1944;

Cùng nhau mong muốn ký một Hiệp định nhằm thiết lập và khai thác các chuyến bay thường lệ 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:

1. Thuật ngữ “nhà chức trách hàng không” trong trường hợp của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục Hàng không Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải và người hoặc cơ quan bất kỳ nào được ủy quyền thực hiện các chức năng hoặc các chức năng tương tự mà hiện tại Cơ quan nói trên đang thực hiện, và trong trường hợp của nước Cộng hòa Hy Lạp chỉ Cục trưởng Cục Hàng không dân dụng và người hoặc cơ quan bất kỳ nào được ủy quyền thực hiện các chức năng hoặc các chức năng tương tự mà hiện tại các nhà chức trách nói trên đang thực hiện;

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

(i) bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực theo Điều 94 (a) của Công ước và 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 các Bên ký kết.

3. Thuật ngữ “Hiệp định” chỉ Hiệp định này, Phụ lục đính kèm, và bất kỳ Nghị định thư nào hoặc các văn bản tương đương sửa đổi Hiệp định hoặc Phụ lục của Hiệp định này;

4. Thuật ngữ “hãng hàng không được chỉ định” chỉ bất kỳ hãng hàng không nào được chỉ định và cấp phép theo Điều 3 của Hiệp định này;

5. Thuật ngữ “các chuyến bay thỏa thuận” chỉ các chuyến bay thường lệ trên các đường bay được quy định tại Phụ lục của Hiệp định này vận chuyển hành khách, hàng hóa và thư tín riêng biệt hoặc kết hợp;

6. Thuật ngữ “tải trọng cung ứng” đối với một tàu bay, chỉ trọng tải của tàu bay đó sử dụng trên một đường bay hoặc một phần của đường bay và thuật ngữ “tải trọng cung ứng” đối với “một chuyến bay thỏa thuận”, chỉ tải cung ứng của tàu bay sử dụng trên chuyến bay đó nhân với tần suất do tàu bay đó khai thác trong một thời gian nhất định trên một đường bay hoặc một phần của đường bay;

7. Thuật ngữ “lãnh thổ” đối với một Quốc gia có nghĩa được quy định tại Điều 2 của Công ước;

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

9. Thuật ngữ “giá cước” chỉ giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách, hành lý và hàng hóa và các điều kiện áp dụng các giá này, bao gồm các giá tiền và các điều kiện đối với đại lý và các dịch vụ hỗ trợ khác mà nhà vận chuyển thực hiện liên quan đến việc vận chuyển hàng không nhưng không bao gồm tiền công và các điều kiện cho việc chuyên chở thư tín;

10. Thuật ngữ “lệ phí người sử dụng” chỉ mức phí áp dụng đối với các hãng hàng không cho việc cung cấp các tài sản và trang thiết bị cảng hàng không, dẫn đường hàng không hoặc an ninh hàng không.

Các tiêu đề của mỗi Điều trong Hiệp định này không hề có ý nghĩa giới hạn hoặc mở rộng bất kỳ các quy định nào của Hiệp định này.

## **Điều 2. Trao quyền**

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền được quy định trong Hiệp định này đối với việc tiến hành các chuyến bay quốc tế thường lệ của (các) hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định như sau:

- a) quyền bay không hạ cánh qua lãnh thổ của Bên ký kết kia;
- b) quyền dừng ở lãnh thổ nêu trên với mục đích phi thương mại; và
- c) quyền dừng ở lãnh thổ nêu trên tại các điểm trên (các) đường bay trong Bảng đường bay được quy định thành Phụ lục của Hiệp định này để lấy lên và cho xuống hành khách, hàng hóa và bưu kiện, riêng biệt hoặc kết hợp khi vận chuyển quốc tế.

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

## **Điều 3. Chỉ định và Cấp phép**

1. Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền chỉ định và thông báo qua đường ngoại giao 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, và thu hồi hoặc thay đổi những chỉ định đó.

2. Khi nhận được sự chỉ định như vậy Bên ký kết kia sẽ không chậm trễ cấp phép và giấy phép khai thác thích hợp, với điều kiện:

a) trong trường hợp một hãng hàng không do nước Cộng hòa Hy Lạp chỉ định:

i) được thành lập trong lãnh thổ của Cộng hòa Hy Lạp theo Hiệp ước thành lập Cộng đồng Châu Âu và có giấy phép khai thác còn hiệu lực theo luật của Cộng đồng 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 Cộng đồng Châu Âu chịu trách nhiệm cấp Chứng chỉ nhà khai thác và nhà chức trách hàng không liên quan được ghi rõ trong văn bản chỉ định.

b) trong trường hợp một hãng hàng không do nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định

i) được thành lập trong lãnh thổ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và được cấp phép phù hợp với luật pháp của Việt Nam; và

ii) Việt Nam đang duy trì việc kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó; và

c) hãng hàng không đó có khả năng đáp ứng các điều kiện theo luật pháp và quy định được áp dụng thông thường – phù hợp với các quy định của Công ước - đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế của Bên nhận được chỉ định.

3. Khi nhận được giấy phép khai thác nêu tại Khoản 2, hãng hàng không được chỉ định có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thỏa thuận vào bất kỳ thời điểm nào, miễn là hãng hàng không đó tuân thủ các quy định hiện hành của Hiệp định này.

#### **Điều 4. Đình chỉ và Thu hồi**

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

a) trong trường hợp một hãng hàng không do Cộng hòa Hy Lạp chỉ định:

i) không được thành lập trong lãnh thổ của Cộng hòa Hy Lạp theo Hiệp ước thành lập Cộng đồng Châu Âu và không có giấy phép khai thác còn hiệu lực theo luật của Cộng đồng Châu Âu; hoặc

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

b) trong trường hợp một hãng hàng không do nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam chỉ định:

i) không được thành lập trong lãnh thổ của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và không được cấp phép phù hợp với luật pháp của Việt Nam; hoặc

ii) Việt Nam không duy trì được việc kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không đó; hoặc

c) hãng hàng không đó không thể chứng minh rằng mình có khả năng đáp ứng các điều kiện theo luật và quy định được áp dụng thông thường và hợp lý phù hợp với Công ước đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế của Bên nhận được chỉ định đó; hoặc

d) hãng hàng không đó không tuân thủ pháp luật và/hoặc các quy định của Bên ký kết cấp các quyền đó; hoặc

e) 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 hoặc đình chỉ hoặc áp đặt ngay lập tức các điều kiện nêu tại Khoản 1 Điều này là cần thiết nhằm ngăn ngừa việc tiếp tục vi phạm pháp luật và/hoặc các quy định, các quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia theo Điều 15 của Hiệp định này.

### **Điều 5. Áp dụng Luật và Quy định**

1. Luật, các quy định và thủ tục của một Bên ký kết liên quan đến việc bay đến, ở lại trong hoặc bay đi từ lãnh thổ Bên ký kết đó của một tàu bay tham gia vào việc dẫn đường quốc tế hoặc liên quan đến việc khai thác và dẫn đường của tàu bay này phải được hãng hàng không của Bên ký kết kia tuân thủ khi bay vào, bay ra và trong khi ở lại trong lãnh thổ nói trên.

2. Luật và các quy định của một Bên ký kết về việc vào, cấp phép, ở lại hoặc quá cảnh, nhập hoặc xuất cảnh, hộ chiếu, hải quan và kiểm dịch sẽ phải được tuân thủ bởi hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia và hoặc thay mặt cho tổ bay hành khách, hàng hóa và bưu kiện khi quá cảnh, bay vào, bay ra và trong khi ở lại trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

3. Hành khách, hành lý và hàng hóa khi quá cảnh trực tiếp qua lãnh thổ của một Bên ký kết và không rời khỏi khu vực của cảng hàng không dành cho mục đích này sẽ chỉ bị kiểm soát đơn giản. Hành lý và hàng hóa khi quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn các loại thuế hải quan và các loại thuế tương tự.

### **Điều 6. Công nhận Chứng chỉ và Bằng**

1. Chứng chỉ đủ điều kiện bay, chứng chỉ năng lực và bằng, được một Bên ký kết cấp hoặc làm cho có hiệu lực theo luật pháp và quy định của Bên đó, bao gồm trong trường hợp nước Cộng hòa Hy Lạp là luật và quy định của Cộng đồng Châu Âu, và vẫn còn hiệu lực sẽ được Bên ký kết kia công nhận là hợp lệ cho việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận, với điều kiện là các yêu cầu tại các chứng chỉ và bằng đó được cấp và làm cho có hiệu lực luôn bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu mà Công ước thiết lập. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết có quyền từ chối công nhận, đối với các chuyến bay qua lãnh thổ của mình, các chứng chỉ năng lực và bằng được Bên ký kết kia hoặc quốc gia khác cấp cho các công dân của mình hoặc làm cho có hiệu lực.

2. Nếu các quyền hoặc các quy định trong giấy phép và chứng chỉ nêu tại Khoản 1 trên do nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết cấp cho bất kỳ

người hoặc hãng hàng không được chỉ định nào hoặc liên quan đến một tàu bay khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay quy định có các khác biệt so với các tiêu chuẩn mà Công ước thiết lập, và những khác biệt đó đã được đệ trình lên Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế, nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia có thể yêu cầu trao đổi ý kiến theo Điều 15 của Hiệp định này với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó để đáp ứng rằng thực tiễn đó là có thể chấp nhận được đối với nhà chức trách đó. Việc không đạt được một thỏa thuận thỏa mãn sẽ là cơ sở cho việc áp dụng Điều 4 Hiệp định này.

### **Điều 7. An toàn hàng không**

1. Mỗi Bên ký kết có thể đề nghị trao đổi ý kiến vào thời gian bất kỳ về các tiêu chuẩn an toàn được duy trì đối với một hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong bất kỳ lĩnh vực nào liên quan đến tổ lái, tàu bay hoặc hoạt động của tàu bay đó. Những cuộc trao đổi ý kiến như vậy sẽ được tiến hành trong thời hạn 30 ngày kể từ khi yêu cầu.

2. Nếu, sau những cuộc trao đổi ý kiến như vậy, một Bên ký kết thấy rằng các tiêu chuẩn an toàn trong các lĩnh vực nêu tại Khoản 1 ít nhất là bằng các tiêu chuẩn tối thiểu được quy định tại thời điểm đó theo Công ước Chicago không được Bên ký kết kia duy trì và quản lý một cách hiệu quả đối với các hãng hàng không được Bên ký kết đó chỉ định thì Bên ký kết này sẽ thông báo cho Bên ký kết kia về các phát hiện và các bước được xem là cần thiết để tuân thủ với các tiêu chuẩn của ICAO và Bên ký kết kia sẽ phải tiến hành các hành động khắc phục phù hợp. Việc Bên ký kết kia không tiến hành các hành động phù hợp trong thời hạn 15 ngày hoặc lâu hơn thời hạn này theo như thỏa thuận, sẽ là cơ sở cho việc áp dụng Điều 4 của Hiệp định này.

3. Mặc dù có các nghĩa vụ quy định tại Điều 33 của Công ước Chiacago, các bên nhất trí rằng bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi, hoặc thay mặt cho hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, 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 ủy quyền của Bên ký kết kia để xác minh tính hiệu lực của hồ sơ tàu bay, giấy phép của\* tổ bay, trạng thái bên ngoài và các thiết bị của tàu bay (trong Hiệp định 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 an toàn tối thiểu vào thời điểm đó theo Công ước, 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, thì Bên ký kết thực hiện việc thanh tra, vì mục đích của Điều 33 Công ước, sẽ toàn quyền kết

luận rằng những điều kiện đề theo đó các giấy phép và bằng 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 đề theo đó tàu bay được hoạt động, không bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước Chicago.

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 Bên ký kết kia khai thác theo Khoản 3 nêu trên bị đại diện của hãng hàng không hay các hãng hàng không đó từ chối, thì Bên ký kết này 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 nhiều hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp Bên thứ nhất kết luận rằng, cho dù là do kết quả của một hoặc một loạt cuộc thanh tra sân đỗ, do sự từ chối đối với việc tiếp cận của thanh tra sân đỗ, do trao đổi ý kiến hoặc bất cứ một lý do nào khác, hành động ngay lập tức đó là cần thiết cho sự an toàn hoạt động của một hãng hàng không.

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

### **Điều 8. An ninh hàng không**

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ của các Bên ký kết theo luật pháp quốc tế, các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của các Bên đối với nhau để bảo vệ 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 các quyền và nghĩa vụ của các Bên ký kết theo luật pháp quốc tế, các Bên ký kết sẽ đặc biệt hành động theo các quy định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên tàu bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về ngăn chặn hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay ký tại Lahay ngày 16 tháng 12 năm 1970 và Công ước về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp đối với an toàn của hàng không dân dụng ký tại Montreal ngày 23 tháng 9 năm 1971, Nghị định thư về ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn các Cảng hàng không quốc tế ký tại Montreal ngày 24 tháng 02 năm 1988, Công ước về Đánh dấu Chất nổ dẻo nhằm mục đích phát hiện ký tại Montreal ngày 01 tháng 3 năm 1991 và tất cả các văn kiện quốc tế khác trong cùng lĩnh vực mà các Bên ký kết có thể sẽ phê chuẩn trong tương lai.

2. Các Bên ký kết sẽ dành cho nhau tất cả sự giúp đỡ cần thiết theo yêu cầu để ngăn ngừa các hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng và các hành vi can thiệp bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay đó, hành khách và tổ bay, cảng hàng không và các trang thiết bị dẫn đường hàng không và bất cứ mối đe dọa nào khác đến an ninh hàng không dân dụng.

3. Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động phù hợp với các quy định về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và quy định thành các Phụ lục của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế tới chừng

mục các quy định về an ninh này được áp dụng đối với các Bên ký kết; các Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác tàu bay theo đăng ký của mình, các nhà khai thác tàu bay có địa điểm kinh doanh chính hay nơi thường trú trên lãnh thổ của các Bên ký kết hoặc, trong trường hợp nước Cộng hòa Hy Lạp, các nhà khai thác tàu bay được thành lập trong lãnh thổ của mình theo Hiệp ước thành lập Cộng đồng Châu Âu và có giấy phép khai thác còn hiệu lực theo luật của Cộng đồng Châu Âu, và nhà khai thác cảng hàng không trong lãnh thổ của mình, hành động phù hợp với các quy định an ninh hàng không như vậy.

4. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng nhà khai thác tàu bay của mình sẽ bị Bên ký kết kia yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không theo luật pháp đang có hiệu lực của Bên đó khi bay ra hoặc khi đang ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, bao gồm, trong trường hợp nước Cộng hòa Hy Lạp là luật của Cộng đồng Châu Âu. Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp cần thiết sẽ được áp dụng một cách hiệu quả trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ tàu bay và soi chiếu hành khách và hành lý xách tay và thực hiện các kiểm tra phù hợp đối với tổ bay, hành lý, hàng hóa và đồ dự trữ của tàu bay trước và trong suốt thời gian lấy lên và dỡ xuống. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ xem xét một cách tích cực đối với bất kỳ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt, hợp lý để đối phó với mỗi đe dọa cụ thể.

5. Khi xảy ra sự cố hoặc nguy cơ sự cố về chiếm đoạt bất hợp pháp tàu bay dân dụng hoặc khi xảy ra các hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của tàu bay đó, hành khách và tổ bay, các cảng hàng không hoặc các trang thiết bị dẫn đường hàng không, các Bên ký kết sẽ trợ giúp lẫn nhau bằng việc tạo thuận lợi trong việc thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn sự cố hoặc mối đe dọa đó.

#### **Điều 9. Các cơ hội thương mại**

1. (Các) hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có quyền duy trì các đại diện của mình trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

2. (Các) Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép, theo luật pháp và các quy định của Bên ký kết kia liên quan tới nhập cảnh, cư trú và lao động, đưa vào và duy trì trên lãnh thổ của Bên kia nhân viên quản lý, bán hàng, kỹ thuật, khai thác và các nhân viên chuyên môn khác cần thiết để thực hiện các chuyến bay.

3. Trong trường hợp chỉ định một tổng đại lý hoặc một tổng đại lý bán, đại lý này phải được chỉ định theo luật pháp và quy định áp dụng liên quan của mỗi Bên ký kết.

4. Mỗi hãng hàng không được chỉ định có quyền thực hiện việc bán vận tải hàng không trong lãnh thổ của Bên ký kết kia trực tiếp hoặc thông qua các đại lý của mình và bất kỳ người nào cũng có quyền mua vận tải đó theo luật pháp và quy định hiện hành liên quan.



5. Mỗi Bên ký kết sẽ cho phép (các) hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia quyền chuyển về nước mình theo nhu cầu, theo các quy định về ngoại hối đang có hiệu lực, phần thu nhập dư thừa sau khi trừ các khoản chi tiêu thu được từ việc chuyên chở hành khách, hàng hóa và thư tín trên các chuyến bay thỏa thuận trong lãnh thổ của Bên ký kết kia.

6. Nếu một Bên ký kết áp dụng các hạn chế đối với việc chuyển phần thu nhập dư thừa của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia, Bên ký kết kia sẽ có quyền áp dụng các hạn chế tương tự đối với hãng hàng không của Bên ký kết đó.

### **Điều 10. Miễn thuế hải quan và các lệ phí khác**

1. Mỗi Bên ký kết, trên cơ sở có đi có lại, sẽ miễn cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia theo pháp luật hiện hành có liên quan của mình khỏi các hạn chế nhập khẩu, thuế hải quan, các loại thuế khác, lệ phí kiểm tra và các loại phí và lệ phí quốc gia khác đối với tàu bay, nhiên liệu, dầu bôi trơn, các đồ cung ứng kỹ thuật tiêu hao, các phụ tùng gồm động cơ, thiết bị thông thường của tàu bay, đồ dự trữ và các đồ vật khác của tàu bay dự định để sử dụng hoặc chỉ để dùng liên quan đến việc khai thác hoặc hoạt động của tàu bay của hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, cũng như các thiết bị văn phòng đưa vào trong lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để sử dụng tại văn phòng của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia trong phạm vi các cảng hàng không quốc tế mà hãng hàng không được chỉ định đó khai thác tới, vé in, không vận đơn, bất kỳ ấn phẩm nào mang nhãn hiệu của hãng hàng không in trên đó và các đồ vật quảng cáo thông thường được phân phát miễn phí của hãng hàng không được chỉ định đó.

2. Việc miễn trừ theo quy định của Điều này sẽ áp dụng đối với các đồ vật nêu tại Khoản (1) của Điều này:

(a) khi được đưa vào trong lãnh thổ của một Bên ký kết bởi hoặc thay mặt cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia;

(b) khi được để lại trên tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết khi đến hoặc rời khỏi lãnh thổ của Bên ký kết kia;

(c) được đưa lên tàu bay của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia và dự định để sử dụng khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận; cho dù các đồ vật đó có hay không được sử dụng hoặc tiêu thụ toàn bộ trong lãnh thổ của Bên ký kết cấp miễn trừ, với điều kiện là các đồ vật này không được chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết nói trên.

3. Các thiết bị thông thường của tàu bay, cũng như các vật phẩm, đồ cung cấp thông thường được để lại trên tàu bay của mỗi Bên ký kết chỉ có thể được đưa xuống trong lãnh thổ của Bên ký kết kia khi có sự đồng ý của cơ quan Hải quan của Bên ký kết đó. Trong trường hợp như vậy, chúng có thể được đặt dưới sự giám sát của cơ quan nói trên tới khi chúng được tái xuất hoặc được thanh lý theo các quy định hải quan.

**Điều 11. Phí và Lệ phí sử dụng**

Mỗi Bên ký kết có thể áp đặt hoặc cho phép áp đặt các phí và lệ phí hợp lý và công bằng đối với việc sử dụng cảng hàng không và các trang thiết bị khác dưới sự kiểm soát của mình.

Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết đồng ý rằng các phí và lệ phí như vậy không cao hơn mức tàu bay của quốc gia mình phải trả cho việc sử dụng dụng cảng hàng không và các trang thiết bị như vậy khi thực hiện các chuyến bay quốc tế tương tự.

**Điều 12. Các quy định về tải cung ứng và Phê chuẩn lịch bay**

1. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ được đối xử công bằng và bình đẳng để có các cơ hội ngang bằng khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay quy định.

2. Khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, các hãng hàng không được chỉ định của mỗi bên Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia để không gây ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không đó thực hiện trên toàn bộ hoặc một phần của cùng đường bay.

3. Các chuyến bay thỏa thuận do các hãng hàng không được các Bên ký kết chỉ định thực hiện có mục tiêu trước tiên là phải cung cấp, theo hệ số sử dụng ghế hợp lý, đủ tải cung ứng đáp ứng các yêu cầu hiện tại và được dự tính hợp lý để chuyên chở hành khách, hàng hóa và thư tín giữa lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó và lãnh thổ của Bên ký kết kia.

4. Quy định đối với việc chuyên chở hành khách, hàng hóa và thư tín được lấy lên và dỡ xuống tại các điểm trên đường bay quy định trong lãnh thổ của các Quốc gia không phải là Quốc gia chỉ định hãng hàng không sẽ được Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thỏa thuận.

5. Tải cung ứng được cung cấp đối với các chuyến bay thỏa thuận bao gồm tần suất chuyến bay và loại tàu bay do hãng hàng không được các Bên ký kết chỉ định sử dụng sẽ được Nhà chức trách hàng không thỏa thuận.

6. Trong trường hợp các Bên ký kết không đạt được sự nhất trí, các vấn đề nêu tại Khoản 5 trên sẽ được giải quyết theo các quy định tại Điều 15 của Hiệp định. Cho đến khi đạt được một thỏa thuận như vậy thì tải cung ứng do các hãng hàng không được chỉ định cung cấp vẫn giữ nguyên không đổi.

7. Các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình lịch bay lên nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia để xin phê chuẩn không chậm hơn 30 ngày trước khi thực hiện các chuyến bay trên các đường bay quy định. Việc này cũng được thực hiện như vậy khi có các thay đổi tiếp theo. Trong trường hợp đặc biệt, thời hạn này có thể giảm xuống khi có sự đồng ý của nhà chức trách đó.

**Điều 13. Giá cước vận chuyển hàng không**

1. Mỗi Bên ký kết sẽ cho phép từng hãng hàng không được chỉ định tự do xây dựng giá cước các chuyến bay.

2. Không Bên ký kết nào yêu cầu thông báo hoặc đệ trình bất kỳ giá cước nào mà hãng hàng không hoặc các hãng hàng không được chỉ định theo quy định của Hiệp định này thu.

3. Các giá cước sẽ được xây dựng ở mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố liên quan, kể cả lợi ích của người sử dụng, chi phí khai thác, đặc điểm chuyến bay, lợi nhuận hợp lý và các vấn đề thương mại khác trên thị trường. Các giá cước không được phân biệt đối xử bất hợp lý, cao bất hợp lý, thấp giả tạo hoặc hạn chế.

#### **Điều 14. Cung cấp số liệu thống kê**

Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết sẽ cung cấp cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia, theo yêu cầu, các thông tin và số liệu thống kê liên quan đến việc vận chuyển thực hiện trên các chuyến bay thỏa thuận của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết thứ nhất khi khai thác đến và từ lãnh thổ của Bên ký kết kia, mà có thể thường được hãng hàng không được chỉ định chuẩn bị và đệ trình lên nhà chức trách hàng không của quốc gia đó. Bất kỳ số liệu vận tải thống kê bổ sung nào mà nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết muốn có từ nhà chức trách của Bên ký kết kia sẽ, khi có yêu cầu, do các Bên ký kết thỏa thuận và thống nhất với nhau.

#### **Điều 15. Trao đổi ý kiến và Sửa đổi**

1. Mỗi Bên ký kết hoặc Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên có thể yêu cầu, vào bất kỳ lúc nào, trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia hoặc với Nhà chức trách hàng không của Bên kia.

2. Một cuộc trao đổi ý kiến theo yêu cầu của một Bên ký kết hoặc Nhà chức trách hàng không của các Bên sẽ được bắt đầu trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu.

3. Bất kỳ sửa đổi nào đối với Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày có thông báo cuối cùng bằng văn bản của các Bên ký kết thông báo cho nhau, qua đường ngoại giao, về việc hoàn thành các thủ tục pháp lý của mình đối với hiệu lực của Hiệp định này.

4. Mặc dù có các quy định tại Khoản (3), các sửa đổi đối với Bảng đường bay được quy định thành Phụ lục của Hiệp định này có thể được thống nhất trực tiếp giữa các Nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết. Những sửa đổi này sẽ có hiệu lực sau được xác nhận bằng trao đổi công hàm.

#### **Điều 16. Giải quyết tranh chấp**

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

2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được bằng thương lượng, thì họ có thể thỏa thuận đưa tranh chấp đó cho một số người hoặc cơ quan để giải quyết.

3. Nếu các bên ký kết không giải quyết được theo Khoản 1 và 2 nêu trên, và theo sự thống nhất của các Bên tranh chấp sẽ được đưa lên một Tòa trọng tài gồm

ba trọng tài viên. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài trong thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày Bên ký kết này nhận được thông báo từ Bên ký kết kia, thông qua các kênh ngoại giao, yêu cầu giải quyết tranh chấp bằng tòa trọng tài và hai trọng tài được chỉ định đó sẽ thống nhất chỉ định trọng tài thứ ba làm Chủ tịch Tòa trọng tài trong thời hạn sáu mươi (60) ngày tiếp theo. Nếu mỗi Bên ký kết không chỉ định được trọng tài viên của mình trong thời hạn quy định hoặc nếu trọng tài thứ ba không được chỉ định trong thời hạn quy định thì Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế sẽ được một trong hai Bên ký kết yêu cầu chỉ định trọng tài hoặc các trọng tài tùy trường hợp yêu cầu; với điều kiện là nếu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế là công dân của một trong hai Bên ký kết, thì Phó Chủ tịch cao cấp của Hội đồng hoặc nếu Phó Chủ tịch cũng là công dân của một trong hai Bên ký kết, thì Thành viên cao cấp của Hội đồng không phải là công dân như vậy sẽ được yêu cầu chỉ định trọng tài hoặc các trọng tài đó tùy trường hợp yêu cầu. Tuy nhiên, trọng tài thứ ba phải là công dân của quốc gia thứ ba và sẽ là Chủ tịch tòa trọng tài và sẽ quyết định địa điểm tổ chức trọng tài.

4. Tòa trọng tài sẽ quyết định các thủ tục của riêng mình.

5. Chi phí cho Tòa trọng tài sẽ được chia đều cho các Bên ký kết.

6. Các Bên ký kết cam kết tuân theo bất kỳ quyết định nào được đưa ra theo Khoản (3) Điều này.

7. Nếu và chừng nào một Bên ký kết hoặc hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó không tuân thủ quyết định theo Khoản (3) của điều này, Bên ký kết kia có quyền giới hạn, thu hồi hoặc hủy bỏ bất kỳ quyền hoặc đặc quyền được cấp theo Hiệp định này.

### **Điều 17. Chấm dứt**

Mỗi Bên ký kết có thể thông báo bằng văn bản cho Bên kia quyết định chấm dứt Hiệp định của mình ở bất kỳ thời điểm nào thông qua các kênh ngoại giao; thông báo như vậy phải đồng thời được báo cho Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế.

Trong trường hợp đó, Hiệp định sẽ chấm dứt 12 tháng sau khi nhận được thông báo của Bên ký kết kia, trừ khi thông báo chấm dứt được thu hồi bằng sự thỏa thuận trước khi hết thời hạn này. Khi một Bên ký kết không nhận được thông báo, thì thông báo đó sẽ được coi là nhận được sau khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo mười bốn (14) ngày.

### **Điều 18. Tuân thủ các Công ước đa phương**

Nếu một Công ước hoặc Hiệp định hàng không đa phương nói chung có hiệu lực đối với các Bên ký kết, Hiệp định này và các Phụ lục của nó sẽ được thay đổi cho phù hợp.

### **Điều 19. Đăng ký**

Hiệp định này, các Phụ lục cùng với tất cả các sửa đổi sẽ được nước Cộng hòa Hy Lạp đăng ký với Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế.

**Điều 20. Hiệu lực**

Hiệp định sẽ có hiệu lực vào ngày có thông báo cuối cùng bằng văn bản của các Bên ký kết thông báo cho nhau, qua đường ngoại giao, về việc hoàn thành các thủ tục pháp lý của mình đối với hiệu lực của Hiệp định này.

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

Làm thành hai bản tại Athens ngày 22 tháng 6 năm 2009 bằng tiếng Việt, tiếng Hy Lạp và tiếng Anh, tất cả các bản có giá trị như nhau.

Trong trường hợp có sự giải thích khác nhau, bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

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

**PHẠM QUÝ TIÊU  
THỨ TRƯỞNG  
GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**THAY MẶT CHÍNH PHỦ  
NƯỚC CỘNG HÒA HY LẠP**

**EVRIPIDIS STYLIANIDIS  
BỘ TRƯỞNG  
GIAO THÔNG VẬN TẢI**

## PHỤ LỤC BẢNG ĐƯỜNG BAY

### 1. BẢNG ĐƯỜNG BAY I

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

Điểm xuất phát	Điểm giữa	Điểm đến	Điểm quá
Các điểm tại Việt Nam	Bất kỳ các điểm nào	Hai điểm được tự do chọn	Bất kỳ các điểm nào

### 2. BẢNG ĐƯỜNG BAY II

Các đường bay do hãng hàng không nước Cộng hòa Hy Lạp chỉ định khai thác:

Điểm xuất phát	Điểm giữa	Điểm đến	Điểm quá
Các điểm tại Hy Lạp	Bất kỳ các điểm nào	Hai điểm được tự do chọn	Bất kỳ các điểm nào

#### Ghi chú:

1. Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết, đối với chuyến bay bất kỳ hoặc toàn bộ các chuyến bay, có thể hủy bỏ bất cứ điểm nào trên đây với điều kiện là chuyến bay trên đường bay đó bắt đầu và kết thúc ở lãnh thổ của Bên ký kết này.

2. Quyền của hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết vận chuyển 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 Bên thứ ba sẽ được các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết thảo luận và thỏa thuận.