



**HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG**

**GIỮA**

**CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**VÀ**

**CHÍNH PHỦ UCRAINA**

Chính phủ Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam và Chính phủ Ucraina 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 Chicago ngày 7 tháng 12 năm 1944;

Mong muốn ký Hiệp định để thiết lập giao lưu hàng không giữa và qua lãnh thổ của hai nước;

**Đã thỏa thuận như sau:**

## ĐIỀU 1

1. Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh đòi hỏi khác, các thuật ngữ:
  - a) "nhà chức trách hàng không", trong trường hợp của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam chỉ Bộ giao thông vận tải do Cục hàng không dân dụng Việt nam đại diện và trong trường hợp của Ucraina chỉ Bộ giao thông vận tải hoặc trong cả hai trường hợp chỉ người hoặc tổ chức bất kỳ được ủy quyền thực hiện chức năng bất kỳ mà các nhà chức trách nói trên đang đảm nhiệm;
  - b) "hãng hàng không được chỉ định" chỉ hãng hàng không được chỉ định và ủy quyền phù hợp với Điều 4 của Hiệp định này;
  - c) "lãnh thổ" đối với một Quốc gia chỉ các đất liền, lãnh hải, nội thủy và vùng trời trên đất liền, lãnh hải và nội thủy thuộc chủ quyền của Quốc gia đó;
  - d) "Công ước" chỉ Công ước về hàng không dân dụng quốc tế mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười hai năm 1944 và bao gồm Phụ lục và sửa đổi bất kỳ được thông qua theo Điều 90 của Công ước trong chừng mực mà Phụ lục và sửa đổi của công ước được áp dụng đối với các Bên ký kết và sửa đổi bất kỳ được thông qua theo Điều 94 của Công ước và được Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam và Ucraina phê chuẩn;
  - e) "giao lưu hàng không", "giao lưu hàng không quốc tế", "hãng hàng không" và "dùng với mục đích phi thương mại" có nghĩa tương ứng qui định trong Điều 96 của Công ước;
  - f) "giá cước" chỉ giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách và hàng hóa và các điều kiện áp dụng các giá đó, bao gồm cả các giá và điều kiện dành cho đại lý và các dịch vụ phụ trợ khác nhưng không kể các khoản tiền và điều kiện đối với việc chuyên chở bưu kiện.
2. Phụ lục của Hiệp định này sẽ được coi là một bộ phận cấu thành của Hiệp định.

## ĐIỀU 2

Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền qui định trong Hiệp định này để thiết lập giao lưu hàng không quốc tế trên các đường bay qui định trong Phụ lục của Hiệp định này (sau đây gọi là "các chuyến bay thỏa thuận" và "các đường bay qui định" một cách tương ứng.



4

### ĐIỀU 3

1. Các hãng hàng không được mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ được hưởng các quyền sau đây khi khai thác chuyến bay thỏa thuận trên đường bay qui định:
  - a) bay qua không hạ cánh trên lãnh thổ của Bên ký kết kia;
  - b) dùng với mục đích phi thương mại trên lãnh thổ của Bên ký kết kia ở các điểm được chỉ ra trong Phụ lục của Hiệp định này;
  - c) dùng trên lãnh thổ của bên ký kết kia ở các điểm qui định cho đường bay đó trong Phụ lục của Hiệp định này nhằm mục đích lấy lên và/hoặc cho xuống hành khách, hàng hóa và bưu kiện quốc tế.
2. Không một ý nào trong Điểm 1 của Điều này được xem là dành cho hãng hàng không được chỉ định của bên ký kết này quyền lấy khách, hàng hóa và bưu kiện lên máy bay để chuyên chở lấy tiền hoặc lấy công giữa các điểm trên lãnh thổ của bên ký kết kia.
3. Các đường bay của máy bay thực hiện các chuyến bay thỏa thuận và các điểm qua biên giới quốc gia sẽ được mỗi Bên ký kết qui định trong phạm vi lãnh thổ của mình.
4. Tất cả các vấn đề kỹ thuật và thương mại liên quan đến khai thác máy bay và vận chuyển hành khách, hàng hóa, bưu kiện trên các chuyến bay thỏa thuận, phục vụ kỹ thuật mặt đất và các thủ tục thanh toán tài chính sẽ được giải quyết bằng thỏa thuận giữa các hãng hàng không được chỉ định và sẽ được đệ trình nhà chức trách hàng không của các bên ký kết để chuẩn y.
5. Lịch bay được trình nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết chuẩn y ít nhất là ba mươi (30) ngày trước ngày thực hiện lịch bay đó. Trong trường hợp đặc biệt, thời hạn đó có thể được rút ngắn theo sự đồng ý của các nhà chức trách nói trên.



#### ĐIỀU 4

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 qui định.
2. Khi nhận được thông báo như vậy, Bên ký kết kia không chậm trễ, phụ thuộc vào các qui định của điểm 3 và 4 của Điều này, cấp cho hãng hàng không được chỉ định giấy phép khai thác tương ứng.
3. Nhà chức trách hàng không của Bên ký kết này trước khi cấp giấy phép khai thác có thể yêu cầu hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có đầy đủ tiêu chuẩn đáp ứng các qui định theo luật pháp và các qui định được nhà chức trách hàng không như vậy áp dụng một cách bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế.
4. Mỗi bên ký kết sẽ có quyền từ chối cấp giấy phép khai thác nói trong điểm 2 của Điều này qui định các điều kiện được coi là cần thiết để hãng hàng không được chỉ định thực hiện các quyền nói trong Điều 3, trong trường hợp Bên ký kết nói trên không chứng minh được rằng phần lớn sở hữu hoặc 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.
5. Khi hãng hàng không 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 miễn là giá cước qui định theo các điều khoản của Điều 11 của Hiệp định này có hiệu lực đối với chuyến bay đó.

## ĐIỀU 5

1. Mỗi Bên ký kết có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc thực hiện các quyền qui định trong Điều 3 của Hiệp định này của hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định hoặc qui định các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền đó:
  - a) trong trường hợp không chứng minh được 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 qui định hiện hành của bên ký kết trao quyền đó; hoặc
  - c) trong trường hợp hãng hàng không khai thác không đúng các điều kiện qui định trong Hiệp định này.
2. Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ ngay lập tức hoặc qui định các điều kiện nói trong điểm 1 của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa sự vi phạm thêm luật pháp hoặc các qui định, các quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày yêu cầu.



7

## ĐIỀU 6

1. Luật pháp và các qui định của Bên ký kết này liên quan đến việc máy bay sử dụng trong giao lưu hàng không quốc tế đến hoặc đi từ lãnh thổ của Bên ký kết đó hoặc liên quan đến việc khai thác và dẫn đường của máy bay như vậy khi ở trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết đó sẽ được áp dụng đối với máy bay của hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định.
2. Luật pháp và các qui định của Bên ký kết này liên quan đến việc hành khách, tổ bay, hàng hóa hoặc bưu kiện đến, ở hoặc đi khỏi lãnh thổ của Bên ký kết đó cũng như các qui định liên quan đến hộ chiếu, hải quan, tiền tệ và các biện pháp vệ sinh sẽ được áp dụng đối với hành khách, tổ bay, hàng hóa hoặc bưu kiện của máy bay thuộc hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định trong phạm vi lãnh thổ nói trên.



## ĐIỀU 7

1. Chúng chỉ khả phi, chúng chỉ thẩm quyền và các giấy phép do Bên ký kết này cấp hoặc làm cho có hiệu lực sẽ được Bên ký kết kia công nhận có hiệu lực, trong thời hạn hiệu lực của các chúng chỉ và giấy phép đó, với điều kiện là các yêu cầu đối với việc cấp hoặc làm cho có hiệu lực các chúng chỉ hoặc giấy phép như vậy ngang bằng hoặc cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được quy định hoặc các tiêu chuẩn đôi khi có thể được quy định theo Công ước.
2. Tuy vậy, mỗi Bên ký kết giữ quyền từ chối công nhận hiệu lực, đối với việc bay trên lãnh thổ của mình, của các chúng chỉ thẩm quyền và các giấy phép được Bên ký kết kia hoặc được Nước bất kỳ nào khác làm cho có hiệu lực hoặc cấp cho các công dân của mình.

## ĐIỀU 8

Lệ phí và các phí khác đối với việc hăng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng từng cảng hàng không bao gồm các hệ thống máy móc, các phương tiện kỹ thuật, các phương tiện và các dịch vụ khác cũng như lệ phí bất kỳ đối với việc sử dụng các thiết bị dẫn đường hàng không, phương tiện và dịch vụ thông tin sẽ không cao hơn lệ phí và các phí mà các hãng hàng không quốc gia tham gia giao lưu hàng không quốc tế tương tự phải trả.

**ĐIỀU 9**

Hành khách, hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp lãnh thổ của một Bên ký kết và không rời khỏi khu vực cảng hàng không dành cho mục đích này sẽ chỉ phải kiểm tra giản đơn trừ các biện pháp an ninh chống bạo lực, không tặc và buôn lậu các được phẩm bị kiểm soát. Hành lý và hàng hóa quá cảnh trực tiếp sẽ được miễn thuế hải quan và các thuế tương tự khác.



11

## ĐIỀU 10

1. Các hãng hàng không của cả hai Bên ký kết sẽ có điều kiện và trọng tải cung ứng công bằng và ngang nhau để khai thác các chuyến bay thỏa thuận trên các đường bay qui định giữa các lãnh thổ tương ứng của các Bên đó.
2. Khi khai thác các chuyến bay thỏa thuận, hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này sẽ chú ý đến lợi ích của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sao cho không gây ảnh hưởng xấu đến các chuyến bay mà hãng hàng không được chỉ định của bên ký kết đó cung cấp trên toàn bộ hoặc trên chặng bất kỳ của đường bay.
3. Các chuyến bay thỏa thuận do các hãng hàng không được chỉ định của các bên ký kết cung cấp sẽ phải liên quan chặt chẽ đến nhu cầu công cộng về vận tải trên các đường bay qui định và mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ cung cấp như mục tiêu chủ yếu của mình, theo hệ số trọng tải hợp lý, thích hợp với nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự báo hợp lý về chuyên chở hành khách, hàng hóa và bưu kiện giữa lãnh thổ tương ứng của các Bên ký kết.
4. Các chuyến bay do hãng hàng không được chỉ định cung cấp theo Hiệp định này sẽ được thực hiện theo các nguyên tắc chung là trọng tải cung ứng sẽ phải liên quan đến:
  - a) nhu cầu vận chuyển giữa nước xuất phát và nước đến;
  - b) nhu cầu vận chuyển của khu vực thực hiện các chuyến bay thỏa thuận đi qua; và
  - c) nhu cầu khai thác hàng không thẳng.

## ĐIỀU 11

1. Các giá cước cho bất cứ chuyến bay thỏa thuận nào sẽ được qui định theo mức hợp lý có tính đến các yếu tố liên quan, bao gồm chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý, đặc tính kinh doanh hàng không (các tiêu chuẩn về tốc độ và dịch vụ) và các giá cước của các hãng hàng không khác đối với chặng bay bất kỳ của đường bay qui định. Các giá cước này sẽ được qui định theo các điều khoản sau đây của Điều này.
2. Các giá cước nói trong điểm 1 của Điều này và mức hoa hồng đại lý sử dụng kết hợp các giá cước đó, nếu có thể, sẽ được thỏa thuận đối với mỗi đường bay qui định giữa các hãng hàng không chỉ định liên quan có sự trao đổi ý kiến với các hãng hàng không khác đang khai thác toàn bộ hoặc một chặng đường bay. Giá cước được thỏa thuận như vậy sẽ phụ thuộc vào sự chuẩn y của nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết.
3. Nếu các hãng hàng không chỉ định không thỏa thuận được các giá cước này hoặc nếu vì một số nguyên nhân khác mà giá cước không thỏa thuận được theo đúng các điều khoản của điểm 2 của Điều này thì nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ cố gắng quyết định giá cước bnag thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không.
4. Nếu các nhà chức trách hàng không không thỏa thuận được về sự chuẩn y giá cước bất kỳ nào đó được đệ trình theo điểm 2 của Điều này hoặc về sự quyết định giá cước bất kỳ nào đó theo điểm 3 của Điều này thì tranh chấp sẽ được giải quyết theo các qui định của Điều 21 của Hiệp định này.
5. Không giá cước nào có hiệu lực nếu nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết không chuẩn y giá cước đó.
6. Các giá cước được qui định theo đúng các điều khoản của Điều này sẽ có hiệu lực cho đến khi các giá cước mới được qui định theo các điều khoản của Điều này.



**ĐIỀU 12**

1. Khi hãng hàng không được chỉ định đề nghị sử dụng máy bay không phải do hãng đó sở hữu cho các chuyến bay thỏa thuận thì việc đó sẽ chỉ được thực hiện theo các điều kiện sau:
  - a) sự thỏa thuận như vậy không tương đương với việc cho phép hãng hàng không cho thuê máy bay của bên thứ ba sử dụng các thương quyền mà hãng hàng không thuê máy bay được hưởng;
  - b) trách nhiệm đối với việc tiếp tục còn hiệu lực của chúng chỉ khả phi và tính phù hợp của các tiêu chuẩn khai thác và bảo dưỡng của bất kỳ máy bay thuê nào được khai thác bởi hãng hàng không do nhà chức trách hàng không của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam và Ucraina chỉ định sẽ được qui định đáp ứng yêu cầu của cả hai nhà chức trách hàng không.
2. Hãng hàng không được chỉ định sẽ bị cấm cung cấp các chuyến bay sử dụng máy bay thuê nếu bất cứ thỏa thuận thuê máy bay nào không thỏa mãn các điều kiện nói trong điểm 1 trên đây.
3. Hãng hàng không được chỉ định sẽ thông báo bằng văn bản 30 ngày hoặc với thời hạn ngắn hơn khi có thể thỏa thuận giữa hai Bên, cho nhà chức trách hàng không của Bên kia về việc sử dụng máy bay thuê.
4. Quyết định rằng nhà chức trách hàng không thông báo sẽ trả lời trong vòng 21 ngày kể từ ngày nhận được thông báo nói ở điểm 3 trên đây.



## ĐIỀU 13

1. Máy bay được hãng hàng không chỉ định của Bên ký kết này khai thác các chuyến bay thỏa thuận cũng như các thiết bị thông thường, dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ và đồ dự trữ (kể cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) ở trên máy bay sẽ được miễn các loại thuế hải quan, lệ phí và các loại phí tương tự khác khi đến lãnh thổ của Bên ký kết kia miễn là các thiết bị và đồ dự trữ đó để lại trên máy bay cho đến khi tái xuất.
2. Cũng sẽ miễn thuế, lệ phí và các phí như vậy ngoại trừ các phí tương ứng với các dịch vụ được thực hiện:
  - a) các đồ dự trữ được lấy lên máy bay ở lãnh thổ của Bên ký kết này trong phạm vi giới hạn do nhà chức trách của Bên ký kết đó ấn định và để sử dụng trên máy bay được hãng hàng không chỉ định của bên ký kết kia khai thác các chuyến bay thỏa thuận.
  - b) phụ tùng thay thế đưa vào lãnh thổ của bên ký kết này để bảo dưỡng hoặc sửa chữa máy bay sử dụng trong việc hãng hàng không được chỉ định của bên ký kết kia khai thác các chuyến bay thỏa thuận.
  - c) dầu mỡ và dự trữ nhiên liệu có mục đích sử dụng trong việc hãng hàng không được chỉ định của bên ký kết này khai thác các chuyến bay thỏa thuận, ngay cả khi những vật phẩm này được sử dụng trên một chặng của đường bay trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết mà tại đó các vật phẩm này được lấy lên máy bay.
3. Vật phẩm được nói ở điểm 2 trên đây có thể bị yêu cầu đặt dưới sự giám sát hoặc kiểm soát hải quan.

4. Thiết bị thông thường trên máy bay cũng như các vật phẩm, dự trữ nhiên liệu và phụ tùng thay thế để trên máy bay do hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này khai thác chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự đồng ý của Nhà chức trách hải quan của Bên ký kết đó. Trong trường hợp như vậy, các thiết bị thông thường, vật phẩm, dự trữ nhiên liệu và phụ tùng thay thế phải đặt dưới sự giám sát của Nhà chức trách hải quan cho đếnb khi tái xuất hoặc xử lý theo quyết định khác phù hợp với các Qui định hải quan.
5. Các giấy tờ cần thiết của hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này, bao gồm vé máy bay, vận đơn hàng không cũng như các tài liệu quảng cáo sẽ được miễn tất cả các loại phí và thuế hải quan trên lãnh thổ của Bên ký kết kia.



ĐIỀU 14

1. Trên cơ sở có đi có lại, hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này sẽ được tự do bán dịch vụ vận chuyển hàng không ở lãnh thổ của Bên ký kết kia bằng đồng tiền chuyển đổi tự do trực tiếp hoặc thông qua các đại lý của mình tùy theo sự cho phép thích hợp và phù hợp với luật pháp và các qui định quốc gia tương ứng.
2. 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 mà hãng hàng không được chỉ định nói trên thu được do khai thác các chuyến bay thỏa thuận.
3. Việc chuyển tiền như vậy sẽ được thực hiện theo đúng các qui định của hiệp định điều chỉnh vấn đề tài chính của các Bên ký kết. Trong trường hợp không có hiệp định như vậy hoặc các qui định tương ứng về chuyển tiền thì việc chuyển tiền sẽ được thực hiện bằng đồng ngoại tệ mạnh theo tỷ giá chuyển đổi chính thức phù hợp với các qui định chuyển đổi ngoại tệ của các Bên ký kết.



ĐIỀU 15

Các khoản thu nhập mà hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này nhận được trên lãnh thổ của Bên ký kết kia do khai thác các chuyến bay thỏa thuận, trên cơ sở có đi có lại, sẽ được miễn tất cả các loại thuế và lệ phí có thể hoặc sẽ được áp dụng theo các qui định của Bên ký kết kia.

**ĐIỀU 16**

1. Nhằm mục đích đảm bảo việc khai thác các chuyến bay thỏa thuận, hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết này sẽ được phép đặt trên lãnh thổ của bên ký kết kia cơ quan đại diện của mình bao gồm các nhân viên hành chính, thương mại và kỹ thuật cần thiết.
2. Các nhân viên nói trên sẽ là các công dân của các Bên ký kết. Số lượng nhân viên mà mỗi hãng hàng không được chỉ định lấy từ các công dân của mình sẽ được thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết.

## ĐIỀU 17

1. Phù hợp với quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên ký kết xác nhận 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 quyền và nghĩa vụ chung của các Bên theo luật quốc tế, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các qui định của Công ước về sự phạm tội và các hành vi khác thực hiện trên máy bay ký tại Tokyo ngày 14 tháng 9 năm 1963, Công ước về đấu tranh với hành vi chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay ký tại Lahay ngày 16 tháng 9 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 và các qui định khác của các thỏa thuận song phương đang có hiệu lực đối với các Bên ký kết cũng như thỏa thuận đa phương mà các Bên ký kết sẽ là những người ký sau này.
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 máy bay dân dụng và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của máy bay như vậy, hành khách, tổ bay, cảng hàng không và các phương tiện không lưu 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 và các yêu cầu kỹ thuật do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và qui định thành các Phụ lục của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế trong chừng mực mà các qui định và yêu cầu về an ninh được áp dụng đối với các Bên ký kết; các Bên ký kết sẽ yêu cầu các nhà khai thác máy bay mang đăng ký của Bên ký kết đó hoặc các nhà khai thác máy bay có nơi kinh doanh chính hoặc địa điểm thường trú trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với các qui định như vậy về an ninh hàng không.



4. Mỗi Bên ký kết bảo đảm rằng các biện pháp thỏa đáng đang được áp dụng một cách có hiệu quả trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ máy bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, các danh mục hàng chuyên chở, hành lý, hàng hóa và đồ dự trữ của máy bay trước khi và trong khi lên và xuống máy bay. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ dành sự quan tâm thỏa đáng cho bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh hợp lý để đối phó với sự đe dọa đặc biệt.
5. Khi xảy ra sự vụ hoặc có sự đe dọa xảy ra sự vụ cưỡng đoạt bất hợp pháp máy bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của máy bay như vậy, hành khách và tổ bay, cảng hàng không hoặc các phương tiện không lưu thì các Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo thuận lợi cho thông tin và các biện pháp tương ứng khác nhằm chấm dứt nhanh chóng và an toàn sự vụ hoặc sự đe dọa xảy ra sự vụ như vậy.

21

**ĐIỀU 18**

1. Mỗi Bên ký kết cam kết tạo điều kiện và giúp đỡ máy bay của bên ký kết kia và hành khách, tổ bay của máy bay đó trong trường hợp nguy cấp hoặc bị tai nạn trên lãnh thổ của mình. Sự giúp đỡ như vậy được Bên ký kết kia dành cho tương tự và ở mức độ như sự giúp đỡ dành cho máy bay, hành khách và tổ bay của Bên ký kết đó.
2. Trong trường hợp tai nạn, nguy cấp, hạ cánh bắt buộc, hỏng hóc hoặc bị rơi xảy ra đối với máy bay của Bên ký kết này thì Bên ký kết kia sẽ:
  - a) hành động theo các qui định của Phụ lục 13 của Công ước;
  - b) dành tất cả sự giúp đỡ có thể được cho máy bay nói trên;
  - c) áp dụng tất cả các biện pháp khẩn cấp có thể được để giúp đỡ tổ bay và các hành khách lâm nạn;
  - d) thông báo ngay cho Bên ký kết kia về vụ tai nạn;
  - e) bảo vệ bưu kiện, hành lý và hàng hóa được chuyên chở trên máy bay;
  - f) bảo quản tất cả các mảnh vỡ và vết tích còn lại của máy bay bị rơi cũng như tất cả các giấy tờ liên quan đến chuyến bay.
3. Bên ký kết có tai nạn xảy ra trên lãnh thổ của mình sẽ hành động thích đáng để điều tra tình huống và nguyên nhân tai nạn, và theo yêu cầu của Bên ký kết kia sẽ cho phép các đại diện của Bên ký kết kia được vào lãnh thổ của mình để tham gia với tư cách là quan sát viên trong việc điều tra tai nạn.
4. Bên ký kết tiến hành điều tra sẽ thông báo kết quả điều tra cho Bên ký kết kia và, theo yêu cầu, Bên ký kết tiến hành điều tra sẽ cung cấp các bản sao tất cả các giấy tờ liên quan đến tai nạn. Các bản sao này sẽ bao gồm tất cả các giấy tờ và thông tin được yêu cầu theo luật pháp và các qui định đối với chuyến bay quốc tế ở lãnh thổ của Bên ký kết thực hiện điều tra.

**ĐIỀU 19**

Tùy từng thời điểm, các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ trao đổi ý kiến để đảm bảo sự cộng tác chặt chẽ về tất cả các vấn đề ảnh hưởng đến sự thi hành Hiệp định này.



## ĐIỀU 20

1. 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 của Bên đó các bản thông báo hoặc thống kê thường kỳ hoặc các thống kê khác.
2. Các thông báo như vậy sẽ bao gồm tất cả các thông tin yêu cầu để xác định tổng số khối lượng vận chuyển do hãng hàng không thực hiện đối với các chuyến bay thỏa thuận và điểm xuất phát và điểm đến của vận chuyển như vậy.

## ĐIỀU 21

1. Tranh chấp bất kỳ liên quan đến giải thích hoặc áp dụng Hiệp định này hoặc Phụ lục của Hiệp định đó sẽ được giải quyết bằng thương lượng trực tiếp giữa các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết. Nếu các nhà chức trách nói trên không đạt được thỏa thuận thì tranh chấp sẽ được giải quyết thông qua đường ngoại giao.
2. Nếu các Bên ký kết không giải quyết được tranh chấp bằng thương lượng thì họ có thể thỏa thuận chuyển tranh chấp cho một số người hoặc tổ chức để giải quyết hoặc theo yêu cầu của bất cứ Bên ký kết nào, tranh chấp có thể được chuyển đến cho hội đồng trọng tài gồm ba trọng tài viên để giải quyết, mỗi Bên ký kết chỉ định một trọng tài viên và trọng tài viên thứ ba được hai trọng tài viên kia chỉ định. Mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định trọng tài viên trong vòng thời hạn sáu mươi ngày kể từ ngày Bên ký kết nào đó nhận được thông báo của Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao yêu cầu trọng tài đối với tranh chấp và trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định trong vòng ba mươi ngày sau đó. Nếu Bên ký kết nào đó không chỉ định được trọng tài viên trong vòng thời hạn qui định hoặc nếu trọng tài viên thứ ba không được chỉ định trong vòng thời hạn qui định thì Chủ tịch Hội đồng của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế có thể được Bên ký kết bất kỳ yêu cầu chỉ định trọng tài hoặc các trọng tài theo yêu cầu. Khi Chủ tịch mang quốc tịch của một trong các Bên ký kết hoặc bị ngăn cản thực hiện chức năng này bằng cách khác thì Phó Chủ tịch tại trụ sở sẽ thực hiện việc chỉ định cần thiết. Trọng tài viên thứ ba sẽ là công dân của nước thứ ba và sẽ hành động với tư cách là Chủ tịch của hội đồng trọng tài.
3. Các Bên ký kết cam kết tuân thủ quyết định bất kỳ nào đó được đưa ra theo điểm 2 của Điều này.

**ĐIỀU 22**

Nếu một trong hai Bên ký kết mong muốn sửa đổi các điều khoản của Hiệp định này và Phụ lục của Hiệp định thì Bên ký kết đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến giữa các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết đối với sửa đổi được đề nghị. Trao đổi ý kiến sẽ bắt đầu trong vòng sáu mươi (60) ngày kể từ ngày yêu cầu, trừ khi các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thỏa thuận kéo dài thời hạn này. Các sửa đổi của Hiệp định và Phụ lục của Hiệp định sẽ có hiệu lực sau khi được xác nhận bằng việc trao đổi công hàm thông qua đường ngoại giao.



**ĐIỀU 23**

Hiệp định này và các sửa đổi về sau của Hiệp định sẽ được đăng ký với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế.

## ĐIỀU 24

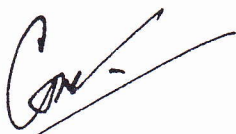
1. Hiệp định này được ký vô thời hạn.
2. Mỗi Bên ký kết có thể gửi thông báo cho Bên ký kết kia thông qua đường ngoại giao về quyết định hủy bỏ Hiệp định vào bất cứ lúc nào. Trong trường hợp như vậy, Hiệp định này sẽ bị hủy bỏ mười hai (12) tháng sau khi Bên ký kết kia nhận được thông báo trừ khi thông báo hủy bỏ Hiệp định được rút lại bằng thỏa thuận chung trước khi kết thúc thời hạn này. Khi không có thông báo về việc Bên ký kết kia nhận được thông báo hủy bỏ Hiệp định thì thông báo sẽ được coi là nhận được vào ngày thứ mười bốn sau khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo đó.

## ĐIỀU 25

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng việc trao đổi công hàm ngoại giao rằng, các thủ tục theo hiến pháp ở các nước tương ứng đối với việc Hiệp định có hiệu lực đã được tuân thủ.

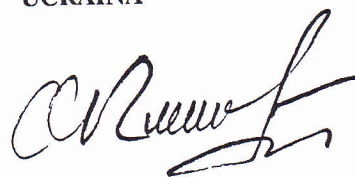
Làm tại Kiev ngày 21 tháng MƯỜI năm 1993 thành hai bản bằng tiếng Việt, tiếng Ucraina và tiếng Anh, tất cả các bản có giá trị như nhau. Tuy nhiên, trong trường hợp tranh chấp thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

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



NGUYỄN MẠNH CẦM

THAY MẶT CHÍNH PHỦ  
UCRAINA



DREST KLÍMPUSH



**PHỤ LỤC CỦA HIỆP ĐỊNH GIỮA CHÍNH PHỦ UCRAINA  
VÀ CHÍNH PHỦ CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**1. Phần I**

Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam khai thác ở cả hai chiều:

<u>Điểm xuất phát</u>	<u>Điểm trung gian</u>	<u>Điểm đến</u>	<u>Điểm quá</u>
Điểm bất kỳ ở Việt nam	Hai điểm sẽ xác định sau	Kiev và/hoặc Odessa	Hai điểm sẽ xác định sau

**2. Phần II**

Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Ucraina khai thác ở cả hai chiều:

<u>Điểm xuất phát</u>	<u>Điểm trung gian</u>	<u>Điểm đến</u>	<u>Điểm quá</u>
Điểm bất kỳ ở Ucraina	Hai điểm sẽ xác định sau	Hà nội và/hoặc TP.Hồ Chí Minh	Hai điểm sẽ xác định sau

3. Hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết bất kỳ có thể hủy bỏ chuyến bay bất kỳ hoặc toàn bộ chuyến bay ở điểm bất kỳ trên đây miễn là các chuyến bay thỏa thuận trên đường bay này bắt đầu và kết thúc ở lãnh thổ của bên ký kết đó.

4. Quyền của hãng hàng không được chỉ định (các hãng hàng không được chỉ định) của Bên ký kết bất kỳ nào 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 phụ thuộc vào thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết.

5. Các chuyến bay thuê chuyến, bay bổ sung và các chuyến bay không thường lệ phụ thuộc vào sự xin phép sơ bộ của hãng hàng không, đơn xin phép đó sẽ được đệ trình ít nhất bốn mươi tám (48) tiếng đồng hồ trước lúc xuất phát, trừ các ngày nghỉ và ngày lễ.

SAO NGUYỄN VĂN BẢN CHÍNH

TỪ TÀI LIỆU LƯU TRỮ

BỘ NGOẠI GIAO

Số :...10/4.2011/LTBNG

Gồm có :.....30.....trang/tờ

Hà Nội, ngày 13/5/2011

KT. CHÁNH VĂN PHÒNG

PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG



Lê Đình Kinh