

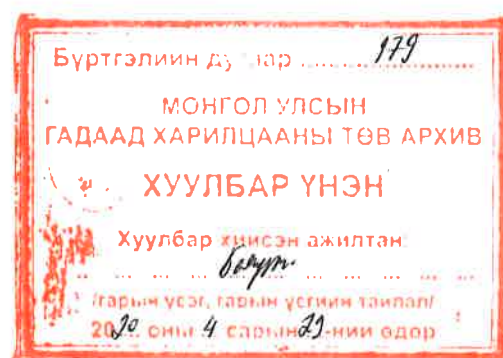
HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ MÔNG CỔ

VÀ

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



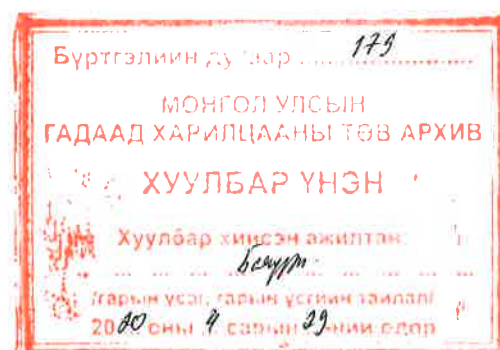
**HIỆP ĐỊNH VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG
GIỮA
CHÍNH PHỦ MÔNG CỔ
VÀ
CHÍNH PHỦ CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

Chính phủ Mông Cổ và Chính phủ Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (sau đây được gọi là "các Bên ký kết");

Là các bên của Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago 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 thoả thuận như sau:

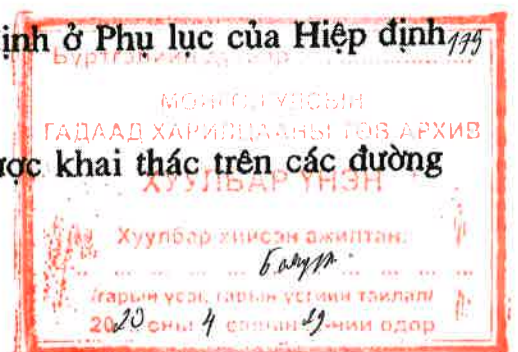


ĐIỀU 1

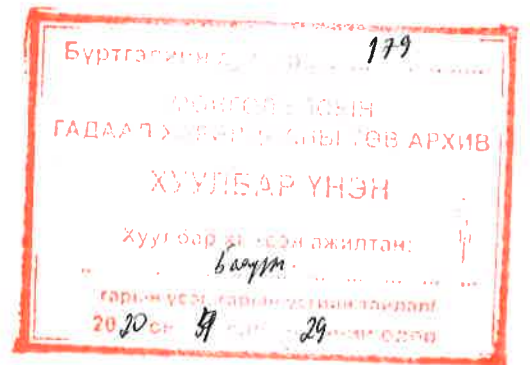
ĐỊNH NGHĨA

Dùng cho Hiệp định này, trừ khi văn cảnh đòi hỏi khác, các thuật ngữ có nghĩa:

- (a) "Công ước Chicago" - Công ước về Hàng không dân dụng quốc tế được mở để ký tại Chicago ngày bảy tháng Mười hai năm 1944, và bao gồm: (i) bất cứ sửa đổi nào của Công ước đã có hiệu lực theo Điều 94(a) của Công ước và đã được cả hai Bên ký kết phê chuẩn; và (ii) bất cứ Phụ lục và sửa đổi nào của Phụ lục được thông qua theo Điều 90 của Công ước trong chừng mực các Phụ lục và sửa đổi đó tại một thời điểm bất kỳ có hiệu lực đối với cả hai Bên ký kết;
- (b) "nhà chức trách hàng không" - trong trường hợp của Mông Cổ chỉ Bộ trưởng Bộ phát triển cơ sở hạ tầng và trong trường hợp của Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam chỉ Cục hàng không dân dụng Việt Nam và, dùng cho Điều 7, chỉ Nhà chức trách hàng không dân dụng hoặc, trong cả hai trường hợp, chỉ bất cứ người hoặc cơ quan nào được ủy quyền thực hiện bất cứ chức năng nào mà các nhà chức trách nói trên đang thực hiện hoặc các chức năng tương tự;
- (c) "hãng hàng không được chỉ định" - một hãng hàng không được chỉ định và cấp phép theo đúng Điều 4 của Hiệp định này;
- (d) "lãnh thổ" - đối với một Quốc gia chỉ vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thủy và lãnh hải tiếp giáp và vùng trời nằm trên vùng đất, nội thủy và lãnh hải đó thuộc chủ quyền của Quốc gia đó;
- (e) các thuật ngữ "chuyến bay", "chuyến bay quốc tế", "hãng hàng không" và "dùng với mục đích phi thương mại" có các nghĩa tương ứng được qui định ở Điều 96 của Công ước Chicago;
- (f) "Hiệp định này" - bao gồm Phụ lục kèm theo Hiệp định và bất cứ sửa đổi nào của Hiệp định hoặc của Phụ lục;
- (g) "lệ phí sử dụng" - một lệ phí do nhà chức trách có thẩm quyền thu hoặc cho phép thu đối với các hãng hàng không cho việc cung cấp tài sản cảng hàng không hoặc các phương tiện hoặc các trang thiết bị dẫn đường, bao gồm các dịch vụ và các phương tiện liên quan cho máy bay, tổ bay, hành khách và hàng hoá của các máy bay này;
- (h) "đường bay qui định" - các đường bay được qui định ở Phụ lục của Hiệp định này;
- (i) "các chuyến bay thoả thuận" - các chuyến bay được khai thác trên các đường bay qui định;



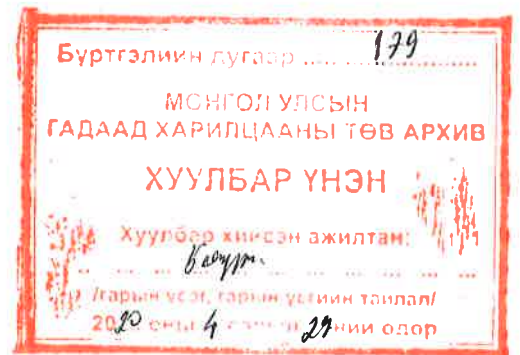
- (j) "giá cước" - chỉ các giá tiền phải trả cho việc chuyên chở hành khách và hàng hoá và các điều kiện theo đó các giá tiền này được áp dụng, bao gồm cả các giá tiền và các điều kiện đối với các dịch vụ đại lý và các dịch vụ phụ khác nhưng không bao gồm tiền công hoặc các điều kiện đối với việc chuyên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



ĐIỀU 2

ÁP DỤNG CÔNG ƯỚC CHICAGO

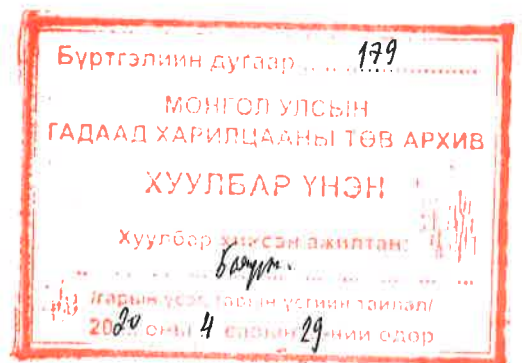
Các qui định của Hiệp định này sẽ tùy thuộc vào các qui định của Công ước Chicago trong chừng mực các qui định đó được áp dụng với các chuyến bay quốc tế.



ĐIỀU 3

TRAO QUYỀN

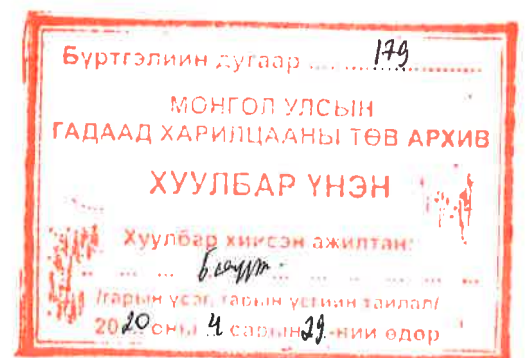
- 1) Mỗi Bên ký kết sẽ trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các quyền sau đây đối với các chuyến bay quốc tế:
 - a) quyền bay không hạ cánh qua lãnh thổ của mình;
 - b) quyền dừng với mục đích phi thương mại ở lãnh thổ của mình.
- 2) Mỗi Bên ký kết trao cho hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia các quyền sau đây được qui định trong Hiệp định này nhằm mục đích khai thác các chuyến bay quốc tế trên các đường bay được qui định ở các Phần tương ứng của Bảng đường bay kèm theo Hiệp định này. Các chuyến bay và đường bay như vậy sau đây được lần lượt gọi là "các chuyến bay thoả thuận" và "các đường bay qui định". Ngoài các quyền qui định trong điểm (1) của Điều này, khi khai thác một chuyến bay thoả thuận trên đường bay qui định, hãng hàng không được mỗi Bên ký kết chỉ định sẽ được hưởng quyền dừng ở lãnh thổ của Bên ký kết kia tại các điểm qui định cho đường bay trong Bảng đường bay của Hiệp định này nhằm mục đích lấy lên và cho xuống hành khách và hàng hoá, bao gồm cả bưu kiện.
- 3) Không ý nào trong điểm (2) của Điều này sẽ được coi là dành cho hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết quyền lấy lên máy bay, ở lãnh thổ của Bên ký kết kia, hành khách và hàng hoá, bao gồm cả bưu kiện, chuyên chở lấy tiền công hoặc tiền thuê và cho xuống một điểm khác ở lãnh thổ của Bên ký kết đó.
- 4) Nếu do xung đột vũ trang, rối loạn hoặc diễn biến chính trị, hoặc do các hoàn cảnh đặc biệt và bất bình thường, hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết không có khả năng khai thác một chuyến bay trên đường bay thông thường của mình thì Bên ký kết kia sẽ cố gắng cao nhất để tạo điều kiện cho việc khai thác tiếp tục chuyến bay như vậy thông qua việc thoả thuận lại tạm thời về các đường bay thích hợp.



ĐIỀU 4

CHỈ ĐỊNH VÀ CẤP PHÉP CHO CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG

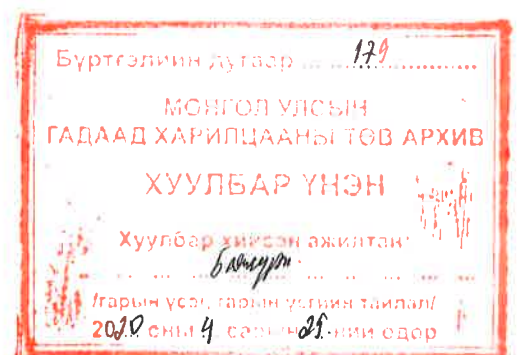
- 1) Mỗi Bên ký kết được chỉ định bằng văn bản gửi cho Bên ký kết kia một hãng hàng không để khai thác các chuyến bay thoả thuận trên các đường hay qui định và có quyền thu hồi hoặc thay đổi sự chỉ định đó.
- 2) Khi nhận được thông báo như vậy Bên ký kết kia, tùy thuộc vào các qui định của điểm (3) và (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 hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định chứng minh rằng hãng hàng không đó có đầy đủ khả năng để thực hiện các điều kiện qui định theo pháp luật và các qui định được nhà chức trách này áp dụng bình thường và hợp lý đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế phù hợp với các điều khoản của Công ước Chicago.
- 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 qui định ở Điều 3 (2) của Hiệp định này trong bất cứ trường hợp nào khi Bên ký kết nói trên không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không 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 đã được chỉ định và được cấp phép như vậy thì hãng hàng không đó có thể bắt đầu khai thác các chuyến bay thoả thuận vào bất cứ lúc nào, với điều kiện hãng hàng không này tuân thủ các qui định hiện hành của Hiệp định này.



ĐIỀU 5

THU HỒI HOẶC ĐÌNH CHỈ GIẤY PHÉP KHAI THÁC

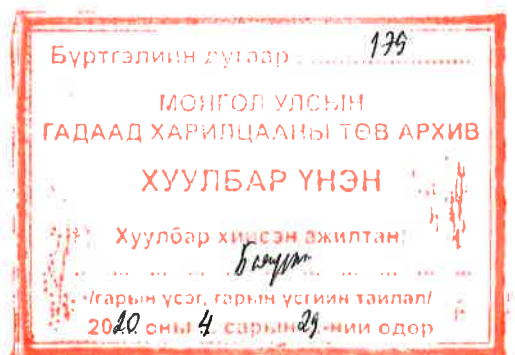
- 1) Nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết được quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc hãng hàng không được Bên ký kết kia chỉ định thực hiện các quyền được quy định trong Điều 3 (2) của Hiệp định này, hoặc áp đặt các điều kiện được coi là cần thiết đối với việc thực hiện các quyền này:
 - a) trong bất kỳ trường hợp nào khi Bên ký kết đó không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó.
 - 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 việc vi phạm thêm luật pháp hoặc các quy định, 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 ba mươi (30) ngày kể từ ngày yêu cầu.



ĐIỀU 6

CÁC NGUYÊN TẮC KHAI THÁC CÁC CHUYẾN BAY THỎA THUẬN

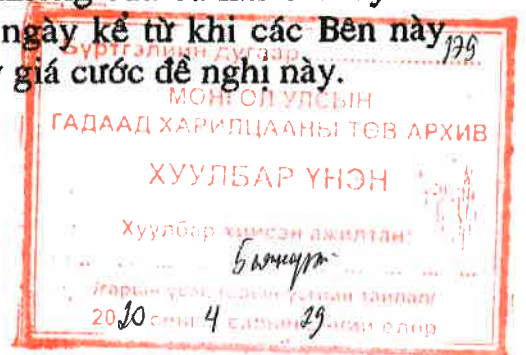
- 1) Các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên ký kết sẽ có cơ hội công bằng và ngang nhau và được hưởng tải cung ứng ngang bằng để khai thác các chuyến bay thoả thuận giữa lãnh thổ của hai Bên ký kết.
- 2) Khi khai thác các chuyến bay thoả thuận, hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ tính đến quyền lợi 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 kia cung cấp.
- 3) Các chuyến bay thoả 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 qui định và sẽ có mục tiêu trước tiên là cung cấp trọng tải cung ứng, theo hệ số ghế sử dụng hợp lý, đáp ứng nhu cầu hiện tại và nhu cầu dự đoán hợp lý về chuyên chở hành khách và hàng hoá 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 thoả 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.



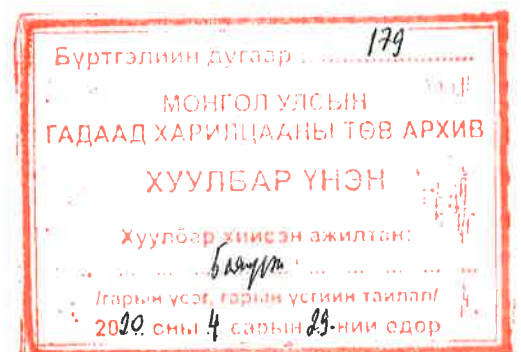
ĐIỀU 7

GIÁ CƯỚC

- 1) Các giá cước đối với chuyến bay thoả thuận bất kỳ sẽ được qui định theo mức hợp lý, có tính đến tất cả các yếu tố có liên quan, bao gồm cả chi phí khai thác, lợi nhuận hợp lý, các đặc tính của hãng hàng không (như các tiêu chuẩn về tốc độ và dịch vụ) và các giá cước của hãng hàng không khác đối với một chặng bất kỳ của đường bay qui định. Các giá cước này sẽ được ấn định theo các điều khoản sau đây của Hiệp định này.
- 2) Các giá cước nói ở điểm (1) của Điều này và các biểu giá hoa hồng đại lý sử dụng kết hợp với các giá cước, nếu có thể, sẽ được các hãng hàng không được chỉ định có liên quan thoả thuận đối với mỗi đường bay qui định khi trao đổi ý kiến với hãng hàng không khác khai thác trên toàn bộ hoặc một chặng của đường bay đó. Các giá cước thoả thuận như vậy sẽ phải được các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết chuẩn y.
- 3) Nếu các hãng hàng không được chỉ định không thể thoả thuận được bất cứ giá cước nào hoặc nếu vì các lý do khác mà một giá cước không thể thoả thuận được theo đúng các qui định của điểm (2) của Điều này thì các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết sẽ cố gắng xác định giá cước bằng sự thoả thuận.
- 4) Nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết sẽ áp dụng các qui định sau đây để chuẩn y các giá cước do hãng hàng không của một trong hai Bên ký kết thu đối với việc vận chuyển giữa một điểm ở lãnh thổ của Bên ký kết này và một điểm ở lãnh thổ của Bên ký kết kia:
 - a) Giá cước đề nghị bất kỳ được thu đối với việc chuyên chở giữa lãnh thổ của hai Bên ký kết sẽ được đệ trình bởi hoặc nhân danh hãng hàng không được chỉ định hữu quan lên các nhà chức trách hàng không ít nhất là 30 ngày (hoặc với thời hạn ngắn hơn như các nhà chức trách hàng không có thể thoả thuận) trước khi giá cước này có hiệu lực.
 - b) Một giá cước được đệ trình như vậy có thể được nhà chức trách hàng không chuẩn y vào bất cứ lúc nào. Tuy nhiên, tùy thuộc vào các tiểu mục sau đây, bất cứ giá cước nào như vậy sẽ được coi là chuẩn y 21 ngày sau ngày nhận được giá cước đệ trình trừ khi các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản trong vòng 20 ngày kể từ khi các Bên này nhận được giá cước đệ trình rằng họ không chuẩn y giá cước đề nghị này.



- c) Không ý nào trong tiểu mục (b) trên đây ngăn cấm nhà chức trách hàng không của một trong hai Bên ký kết đơn phương bác bỏ một giá cước bất kỳ do một trong các hãng hàng không được chỉ định của mình đề trình. Tuy nhiên, hành động đơn phương như vậy sẽ chỉ được thực hiện nếu biểu lộ rằng việc áp dụng giá cước này sẽ tạo ra sự phản cạnh tranh gây thiệt hại nghiêm trọng cho hãng hàng không kia.
- d) Nếu nhà chức trách hàng không của một trong hai Bên ký kết cho rằng giá cước đề nghị do hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia đề trình lên là quá mức hoặc việc áp dụng giá cước này sẽ tạo ra sự phản cạnh tranh gây thiệt hại nghiêm trọng cho hãng hàng không kia hoặc các hãng hàng không khác thì trong vòng 20 ngày kể từ khi nhận được giá cước đề trình, nhà chức trách hàng không này có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong vòng 21 ngày kể từ khi yêu cầu và giá cước sẽ có hiệu lực vào khi kết thúc thời hạn đó trừ khi các nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết thoả thuận khác.
- e) Mặc dù có các tiểu mục từ (a) - (d), các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết sẽ không yêu cầu đề trình để chuẩn y đối với các giá cước chuyên chở hàng hoá giữa các điểm ở lãnh thổ của mình. Các giá cước này sẽ có hiệu lực khi hãng hàng không hữu quan quyết định như vậy.
- f) Trong trường hợp một giá cước đã có hiệu lực theo các qui định trên đây bị nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết coi là gây ra sự thiệt hại đối với hãng hàng không khác trên đường bay hoặc các đường bay cụ thể thì nhà chức trách hàng không này có thể yêu cầu trao đổi ý kiến với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Trao đổi ý kiến như vậy sẽ được thực hiện trong vòng 21 ngày kể từ khi yêu cầu trừ khi các nhà chức trách của cả hai Bên ký kết thoả thuận khác.
- 5) Nếu các nhà chức trách hàng không không thể thoả thuận về sự chuẩn y bất cứ giá cước nào được đề trình theo điểm 2 của Điều này hoặc đối với việc xác định bất cứ giá cước nào theo điểm 3 thì tranh chấp sẽ được giải quyết theo các qui định của Điều 16 của Hiệp định này.
- 6) Không giá cước nào có hiệu lực nếu nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết chưa chuẩn y giá cước đó.
- 7) Các giá cước được thiết lập sẽ có hiệu lực cho đến khi các giá cước mới được thiết lập theo đúng các qui định của Điều này.



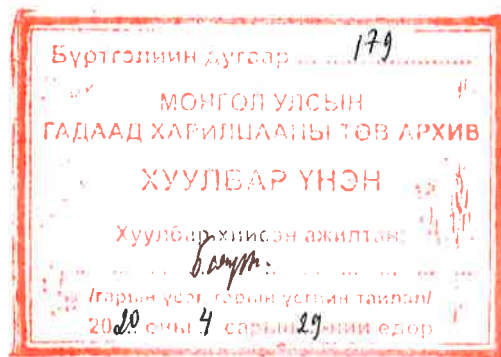
ĐIỀU 8

THUẾ HẢI QUAN

- 1) Máy bay do hãng hàng không được chỉ định của một trong hai Bên ký kết khai thác các chuyến bay quốc tế cũng như thiết bị thông thường, phụ tùng thay thế, dự trữ nhiên liệu, dầu mỡ, và các đồ dự trữ của máy bay (bao gồm cả thức ăn, đồ uống và thuốc lá) để trên máy bay đó sẽ được miễn thuế hải quan, phí kiểm tra và các khoản thuế khác khi đến lãnh thổ của Bên ký kết kia với điều kiện là các thiết bị và đồ dự trữ như vậy được để trên máy bay cho đến khi tái xuất.
- 2) Các khoản thuế tương tự cũng sẽ được miễn, trừ các lệ phí tương ứng với dịch vụ được cung cấp, đối với:
 - a) đồ dự trữ của máy bay được lấy lên máy bay ở lãnh thổ của một trong hai Bên ký kết, trong phạm vi giới hạn do nhà chức trách của Bên ký kết đó ấn định, và để sử dụng trên máy bay khai thác trên đường bay qui định của Bên ký kết kia;
 - b) phụ tùng thay thế được đưa vào lãnh thổ của mỗi Bên ký kết để bảo dưỡng hoặc sửa chữa máy bay được hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia sử dụng trên đường bay qui định;
 - c) nhiên liệu và dầu mỡ dự định cung cấp cho máy bay được hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia khai thác trên đường bay qui định, ngay cả khi các đồ dự trữ này được sử dụng ở một chặng hành trình thực hiện trên lãnh thổ của Bên ký kết tại nơi này các đồ này được lấy lên máy bay.

Các vật phẩm nói ở điểm (a), (b), và (c) trên đây có thể bị yêu cầu đặt dưới sự giám sát hoặc kiểm tra hải quan.

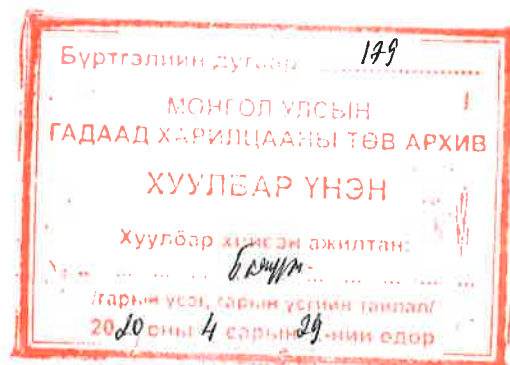
- 3) Thiết bị thông thường trên máy bay, cũng như các vật phẩm và các đồ dự trữ để trên máy bay của một trong hai Bên ký kết chỉ có thể được dỡ xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia với sự đồng ý của nhà chức trách hải quan của Bên ký kết đó. Trong mỗi trường hợp, chúng có thể bị đặt dưới sự giám sát của nhà chức trách nói trên cho đến khi tái xuất hoặc được giải quyết phù hợp với các qui định hải quan.



ĐIỀU 9

KHAI THÁC MÁY BAY THUÊ

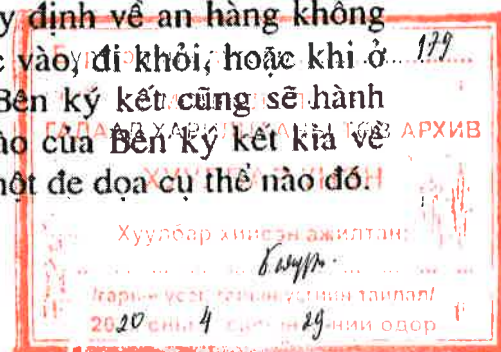
- 1) Khi một hãng hàng không được chỉ định đề nghị sử dụng máy bay không phải do hãng hàng không đó sở hữu cho các chuyến bay được cung cấp theo Hiệp định này, thì việc đó sẽ chỉ được thực hiện theo các điều kiện sau đây:
 - a) dàn xếp như vậy sẽ không tương đương với việc cho phép hãng hàng không cho thuê máy bay của bên thứ ba hưởng các thương quyền mà hãng hàng không thuê máy bay được hưởng;
 - b) lợi nhuận tài chính mà hãng hàng không cho thuê máy bay thu được sẽ không phụ thuộc vào việc hãng hàng không được chỉ định liên quan khai thác có lãi hay bị lỗ; và
 - c) trách nhiệm đối với việc duy trì tính khả phi và đảm bảo các tiêu chuẩn khai thác và bảo dưỡng của bất cứ máy bay thuê nào được khai thác bởi một hãng hàng không do Nhà chức trách hàng không của cả hai Bên ký kết chỉ định khai thác sẽ được qui định đáp ứng yêu cầu của cả hai Nhà chức trách hàng không.
- 2) Một hãng hàng không được chỉ định sẽ không bị cấm cung cấp các chuyến bay sử dụng máy bay thuê với điều kiện là bất cứ thoả thuận thuê máy bay nào cũng phải đáp ứng các điều kiện trên đây.



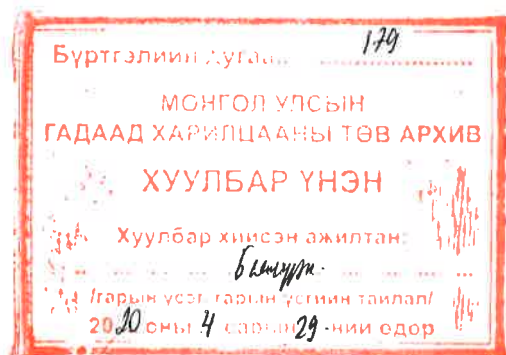
ĐIỀU 10

AN NINH HÀNG KHÔNG

- 1) Việc đảm bảo an toàn cho máy bay dân dụng, hành khách và tổ bay của máy bay đó là một điều kiện tiên quyết cơ bản đối với việc khai thác các chuyến bay quốc tế, các Bên ký kết xác nhận nghĩa vụ đối với nhau để bảo đảm an ninh hàng không dân dụng chống lại các hành vi can thiệp bất hợp pháp (và đặc biệt là nghĩa vụ của các Bên theo Công Chicago, Công ước về tội phạm và một số 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 12 năm 1970 và Công ước về đấu tranh với các hành vi bất hợp pháp chống lại sự an toàn của hàng không dân dụng ký tại Montreal ngày 23 tháng 9 năm 1971) làm thành một bộ phận cấu thành của Hiệp định 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 đó, 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) Trong mối quan hệ qua lại, các Bên ký kết sẽ hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không do Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế thiết lập và qui định thành các Phụ lục của Công ước Chicago; và sẽ yêu cầu các nhà khai thác máy bay mang đăng ký của mình hoặc các nhà khai thác máy bay có địa điểm kinh doanh chính hoặc nơi thường trú ở lãnh thổ của mình và các nhà khai thác cảng hàng không ở khu vực của mình hành động theo đúng các điều khoản về an ninh hàng không. Tại điểm này, tham chiếu về các Tiêu chuẩn an ninh hàng không bao gồm bất cứ sự khác biệt nào do Bên ký kết hữu quan thông báo cho ISO. Mỗi Bên ký kết sẽ thông báo trước cho Bên ký kết kia về ý định của mình đối với thông báo bất cứ sự khác biệt nào.
- 4) Mỗi Bên ký kết sẽ đảm bảo rằng các biện pháp thích hợp được áp dụng một cách hữu hiệu trong phạm vi lãnh thổ của mình để bảo vệ máy bay và soi chiếu hành khách, hành lý xách tay, và tiến hành kiểm tra thích hợp đối với tổ bay, hàng hoá (kể cả hành lý ký gửi) và đồ dự trữ của máy bay trước và trong khi lên hoặc xuống máy bay và đảm bảo rằng những biện pháp này sẽ được điều chỉnh để đối phó với sự đe dọa gia tăng. Mỗi Bên ký kết nhất trí rằng hãng hàng không của mình có thể được yêu cầu tuân thủ các quy định về an ninh hàng không nêu ở điểm (3) do Bên ký kết kia yêu cầu đối với việc vào, đi khỏi, hoặc khi ở lại trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết đó. Mỗi Bên ký kết cũng sẽ hành động một cách có thiện chí đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên ký kết kia về các biện pháp an ninh đặc biệt hợp lý để đáp ứng với một đe dọa cụ thể nào đó.



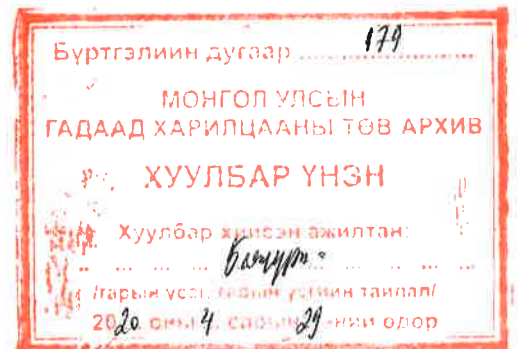
- 5) Khi xảy ra sự vụ hoặc có sự đe dọa xảy ra sự vụ về chiếm đoạt bất hợp pháp máy bay dân dụng hoặc về các hành vi bất hợp pháp khác chống lại an toàn của máy bay, hành khách và tổ bay của máy bay đó, các cảng hàng không hoặc các phương tiện dẫn đường thì mỗi Bên ký kết sẽ giúp đỡ lẫn nhau bằng việc tạo thuận lợi thông tin liên lạc và các biện pháp thích hợp khác nhằm chấm dứt một cách nhanh chóng sự vụ hoặc sự đe dọa sự vụ như vậy với sự thiệt hại về sinh mạng ít nhất.



ĐIỀU 11

CUNG CẤP THỐNG KÊ

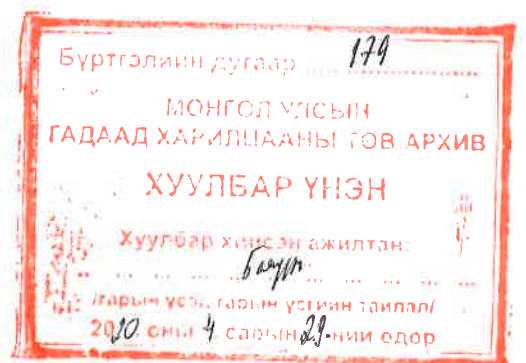
Nhà chức trách hàng không của một Bên ký kết sẽ cung cấp, theo yêu cầu, cho nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia các bản thống kê thường kỳ hoặc các thông báo thống kê khác có thể được yêu cầu một cách hợp lý để xem xét trọng tải do hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết đó cung ứng đối với các chuyến bay thoả thuận. Các thông báo như vậy sẽ bao gồm tất cả các thông tin được yêu cầu để xác định khối lượng vận chuyển do hãng hàng không đó chuyên chở trên các chuyến bay thoả thuận và các điểm xuất phát và các điểm đến của vận chuyển này.



ĐIỀU 12

CHUYỂN THU NHẬP

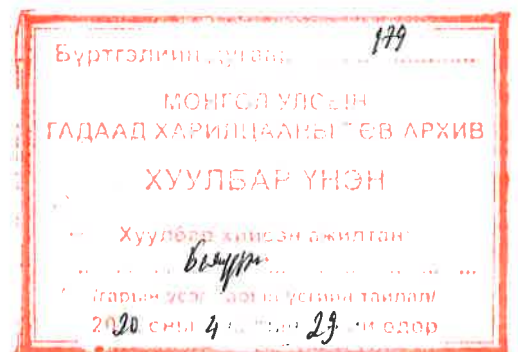
Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền đổi và chuyển về nước mình theo nhu cầu các thu nhập địa phương chi tiêu dư thừa. Việc đổi và chuyển tiền như vậy sẽ được phép không bị hạn chế theo tỷ giá chuyển đổi áp dụng đối với giao dịch hiện thời đang có hiệu lực vào thời điểm mà thu nhập như vậy được đưa ra để đổi và chuyển về 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 ngoại hối của Bên ký kết hữu quan.



ĐIỀU 13

ĐẠI DIỆN HÃNG HÀNG KHÔNG VÀ BÁN

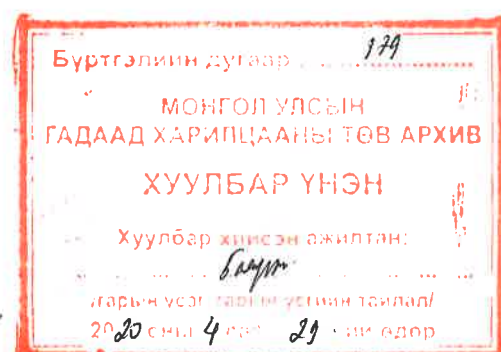
- 1) Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thiết lập các văn phòng đại diện ở lãnh thổ của Bên ký kết kia. Các văn phòng đại diện này có thể bao gồm các nhân viên thương mại, khai thác và kỹ thuật.
- 2) Theo luật pháp và các quy định liên quan đến việc vào, cư trú và thuê lao động của Bên ký kết kia, hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ được phép đưa vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết đó các nhân viên quản lý, kỹ thuật, khai thác và các nhân viên chuyên môn khác cần thiết cho việc khai thác các chuyến bay.
- 3) Hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết sẽ có quyền tham gia vào việc bán vận chuyển hàng không ở lãnh thổ của Bên ký kết kia hoặc trực tiếp, hoặc thông qua các đại lý. Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết sẽ có quyền bán và bất cứ người nào cũng có quyền tự do mua vận chuyển như vậy bằng bất cứ đồng tiền chuyển đổi nào khác phù hợp với các qui định của địa phương. Mỗi hãng hàng không được chỉ định sẽ có quyền sử dụng các chứng từ vận chuyển của mình cho mục đích này.



ĐIỀU 14

LỆ PHÍ SỬ DỤNG

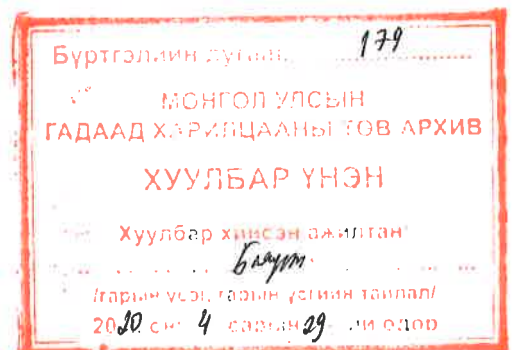
- 1) Không một Bên ký kết nào sẽ thu hoặc cho phép thu lệ phí sử dụng đối với hãng hàng không được chỉ định của Bên ký kết kia cao hơn lệ phí được thu đối với các hãng hàng không của mình đang khai thác các chuyến bay quốc tế tương tự.
- 2) Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích việc trao đổi ý kiến về lệ phí sử dụng giữa nhà chức trách thu lệ phí có thẩm quyền và các hãng hàng không sử dụng các dịch vụ và các phương tiện do nhà chức trách thu lệ phí này cung cấp, khi có thể được, thông qua các đại diện của các hãng hàng không này. Thông báo hợp lý về các đề nghị bất kỳ đối với việc thay đổi lệ phí sử dụng sẽ được gửi cho các hãng sử dụng để các hãng đó có khả năng trình bày ý kiến trước khi thực hiện sự thay đổi đó. Mỗi Bên ký kết sẽ khuyến khích các nhà chức trách có thẩm quyền về thu lệ phí và hãng sử dụng như vậy trao đổi thông tin thích hợp về các lệ phí sử dụng.



ĐIỀU 15

TRAO ĐỔI Ý KIẾN

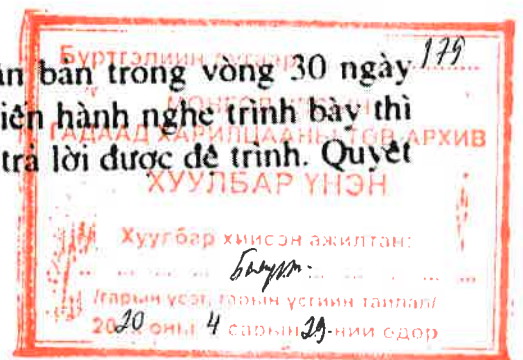
Một Bên ký kết có thể yêu cầu trao đổi ý kiến vào bất cứ lúc nào về việc áp dụng, giải thích, thực hiện hoặc sửa đổi Hiệp định này theo đúng Hiệp định này. Việc trao đổi ý kiến như vậy, có thể được thực hiện giữa các nhà chức trách hàng không, sẽ bắt đầu trong vòng thời hạn sáu mươi (60) ngày kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được yêu cầu bằng văn bản, trừ khi các Bên ký kết thoả thuận khác.



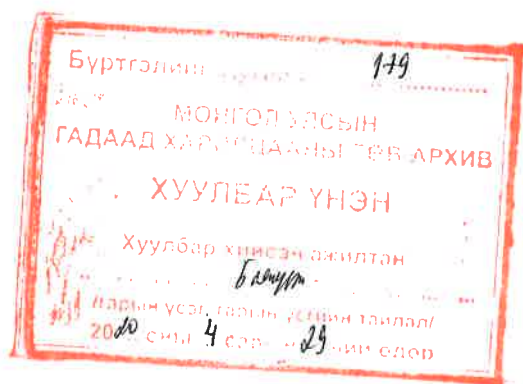
ĐIỀU 16

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 đạt được việc giải quyết tranh chấp bằng thương lượng thì họ có thể thoả thuận chuyển tranh chấp đó cho một người hoặc tổ chức mà họ thoả thuận, hoặc theo yêu cầu của một trong hai Bên ký kết, tranh chấp này sẽ được đưa ra giải quyết tại một Toà gồm ba trọng tài được thành lập như sau:
 - a) trong vòng 30 ngày sau khi nhận được yêu cầu về trọng tài, mỗi Bên ký kết sẽ chỉ định một trọng tài viên. Một công dân của Quốc gia thứ ba hành động với tư cách là Chủ tịch toà trọng tài là trọng tài viên thứ ba sẽ được chỉ định 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 giới hạn thời gian qui định trên đây không thực hiện được bất cứ sự chỉ định nào thì một trong hai Bên ký kết có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế thực hiện việc chỉ định trong vòng 30 ngày. Nếu Chủ tịch mang quốc tịch của một trong các Bên ký kết thì một Thành viên của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế có chức vụ kế tiếp không bị loại bỏ trên cơ sở này sẽ được yêu cầu thực hiện sự chỉ định.
- 3) Trừ khi qui định tại Điều này hoặc được các Bên ký kết thoả thuận khác, toà trọng tài sẽ xác định giới hạn quyền tài phán và qui định thủ tục của mình. Theo hướng dẫn của toà trọng tài, hoặc theo yêu cầu của một trong các Bên ký kết, một cuộc họp để xác định các vấn đề chính xác được trọng tài và các thủ tục cụ thể phải tuân theo sẽ được tiến hành không chậm quá 30 ngày sau khi toà trọng tài được thành lập hoàn toàn.
- 4) Trừ khi các Bên ký kết thoả thuận khác hoặc được toà trọng tài qui định, mỗi Bên ký kết sẽ đệ trình bản ghi trong vòng 45 ngày sau khi toà trọng tài được thành lập hoàn toàn. Mỗi Bên ký kết sẽ đưa ra trả lời trong vòng 60 ngày kể từ khi Bên ký kết kia trình bản ghi. 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 được trả lời.
- 5) Toà trọng tài sẽ cố gắng đưa ra quyết định bằng văn bản trong vòng 30 ngày sau khi hoàn thành việc nghe trình bày, nếu không tiến hành nghe trình bày thì đưa ra quyết định sau 30 ngày kể từ ngày cả hai bản trả lời được đệ trình. Quyết định sẽ được thông qua bằng đa số phiếu.



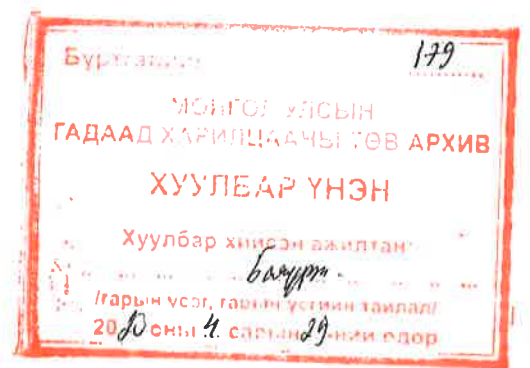
- 6) Các Bên ký kết có thể đưa ra yêu cầu làm rõ quyết định trong vòng 15 ngày sau khi nhận được quyết định và sự làm rõ quyết định như vậy sẽ được đưa ra trong vòng 15 ngày kể từ khi yêu cầu.
- 7) Quyết định của toà trọng tài sẽ ràng buộc các Bên ký kết.
- 8) Mỗi Bên ký kết sẽ chịu chi phí cho trọng tài viên được mình chỉ định. Các chi phí khác của toà trọng tài sẽ được chia đều giữa các Bên ký kết bao gồm bất cứ chi phí nào cho Chủ tịch, Phó Chủ tịch hoặc Thành viên của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế trong việc thực hiện các thủ tục nói tại điểm (2)(b) của Điều này.



ĐIỀU 17

SỬA ĐỔI

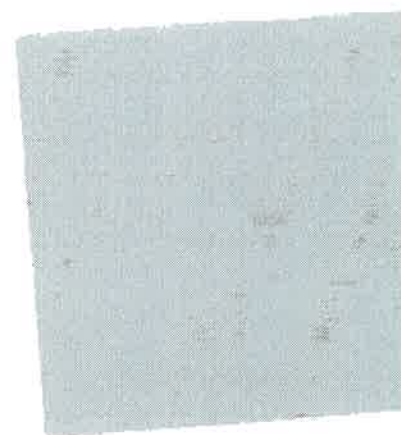
Các sửa đổi của Hiệp định này do các Bên ký kết thoả thuận sẽ có hiệu lực khi có xác nhận bằng trao đổi công hàm.



ĐIỀU 18

CHẤM DỨT HIỆP ĐỊNH

Một trong hai Bên ký kết có thể thông báo cho Bên ký kết kia bằng văn bản về quyết định của mình hủy 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 mười hai (12) tháng sau khi Bên ký kết kia nhận được thông báo, trừ khi thông báo hủy bỏ Hiệp định được thu hồi bằng thoả thuận trước khi kết thúc thời hạn này. Trong trường hợp Bên ký kết kia không xác nhận về việc nhận được thông báo thì thông báo chấm dứt Hiệp định sẽ được coi là đã nhận được sau khi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế nhận được thông báo mười bốn (14) ngày.



Бүртгэлийн дугаар	179
МОНГОЛ УЛСЫН ГАДААД ХАРИЛЦААНЫ ТӨВ АРХИВ	
ХУУЛБАР ҮНЭН	
Хуулбар хийсэн ажилтан:	<i>Б.М.Т.</i>
Төрийн үсэг, гэрлийн үсгийн таллал	
2020 оны 4 сарын 29-ний өдөр	

ĐIỀU 19

CÓ HIỆU LỰC

Hiệp định này sẽ có hiệu lực vào ngày các Bên ký kết thông báo cho nhau bằng văn bản rằng các thủ tục pháp lý theo yêu cầu của các nước đã được hoàn thành.

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

Làm tại Hà Nội ngày 28 tháng 6 năm 2000 thành hai bản bằng tiếng Mông Cổ, tiếng Việt và tiếng Anh, tất cả các bản có giá trị như nhau. Trong trường hợp có sự khác biệt về giải thích bản tiếng Mông Cổ và tiếng Việt thì bản tiếng Anh sẽ được dẫn chiếu.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
MÔNG CỔ

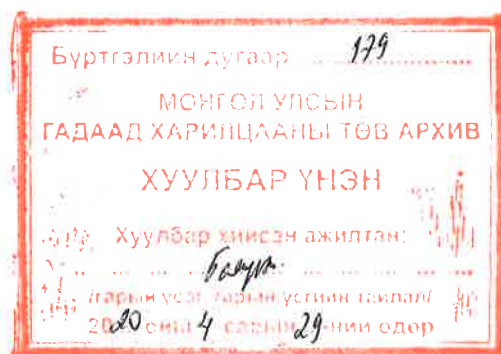


AGVAANDORIIN TSOLMON

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



NGUYỄN TIẾN SÂM



PHỤ LỤC
BẢNG ĐƯỜNG BAY

1. Phần 1

Các đường bay do hãng hàng không được chỉ định của Mông Cổ khai thác:

<u>Các điểm xuất phát</u>	<u>Các điểm trung gian</u>	<u>Các điểm đến</u>	<u>Các điểm quá</u>
Các điểm ở Mông Cổ	Các điểm sẽ được xác định sau	Hà Nội	Các điểm sẽ được xác định sau

2. Phần 2

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

<u>Các điểm xuất phát</u>	<u>Các điểm trung gian</u>	<u>Các điểm đến</u>	<u>Các điểm quá</u>
Các điểm ở Việt Nam	Các điểm sẽ được xác định sau	Ulan Bato	Các điểm sẽ được xác định sau

Ghi chú:

- 1) Hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký kết có thể hủy bất kỳ một điểm nào như được nêu trên đối với bất kỳ một chuyến bay nào hoặc tất cả các chuyến bay, miễn là chuyến bay trên đường bay này bắt đầu và kết thúc tại lãnh thổ của Bên ký kết đó.
- 2) Quyền của hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên ký kết chuyên chở hành khách, hàng hoá và bưu kiện giữa các điểm trên lãnh thổ của Bên ký kết kia và các điểm trên lãnh thổ của Bên Thứ ba sẽ được các nhà chức trách hàng không của hai Bên ký kết thảo luận và thoả thuận.

