

HỘI ĐỒNG NHÀ NƯỚC

LỆNH của Chủ tịch Hội đồng Nhà nước số 63-LCT/HĐNN8 ngày 4-1-1992 công bố Luật hàng không dân dụng Việt Nam.

HỘI ĐỒNG NHÀ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Căn cứ vào Điều 100 của Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Điều 34 của Luật tổ chức Quốc hội và Hội đồng Nhà nước;

NAY CÔNG BỐ:

Luật hàng không dân dụng Việt Nam đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam thông qua ngày 26 tháng 12 năm 1991.

T.M. Hội đồng Nhà nước
Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam
Chủ tịch
VÕ CHÍ CÔNG

LUẬT Hàng không dân dụng Việt Nam

Chương I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

Mục 1.

MỤC ĐÍCH, PHẠM VI VÀ ĐỐI TƯỢNG

Điều 1. -

1. Luật này quy định những quan hệ pháp lý liên quan tới hoạt động hàng không dân dụng nhằm bảo đảm an toàn hàng

không, khai thác có hiệu quả các tiềm năng về hàng không, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế, mở rộng giao lưu và hợp tác quốc tế.

Hoạt động hàng không dân dụng nói tại Luật này bao gồm những hoạt động nhằm xử dụng tàu bay vào mục đích vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện, bưu phẩm và phục vụ các hoạt động kinh tế khác, phục vụ nghiên cứu khoa học, hoạt động văn hóa, thể thao, y tế, tìm kiếm - cứu nguy và các hoạt động dân dụng khác.

2. Đối với những quan hệ pháp lý liên quan tới hoạt động hàng không dân dụng mà Luật này không quy định, thì áp dụng các quy định pháp luật tương ứng khác của Việt Nam.

Điều 2. - Tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế được phép hoạt động kinh doanh hàng không đều bình đẳng trước pháp luật. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân nước ngoài, người Việt Nam định cư ở nước ngoài hợp tác, đầu tư trong lĩnh vực hàng không dân dụng tại Việt Nam trên cơ sở tôn trọng độc lập, chủ quyền và pháp luật của Việt Nam.

Điều 3. -

1. Luật này được áp dụng đối với:

a) Hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam trong lãnh thổ Việt Nam;

b) Hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam ngoài lãnh thổ Việt Nam, nếu pháp luật của nước sở tại không quy định khác;

c) Hoạt động hàng không dân dụng nước ngoài tại Việt Nam trong các trường hợp được Luật này quy định.

2. Luật này không áp dụng đối với tàu bay của các lực lượng vũ trang, Hải quan và các tàu bay khác chuyên dùng cho mục đích công vụ Nhà nước do Hội đồng Bộ trưởng quy định, sau đây gọi là tàu bay công vụ Nhà nước, trừ trường hợp dùng

vào mục đích dân dụng hoặc những trường hợp khác được Luật này quy định.

Điều 4. -

1. Nếu điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia có quy định khác với Luật này, thì áp dụng điều ước quốc tế.

2. Tổ chức, cá nhân Việt Nam có thể thỏa thuận với tổ chức, cá nhân nước ngoài việc áp dụng pháp luật của nước ngoài khi ký kết hợp đồng vận chuyển, dịch vụ hàng không với điều kiện không vi phạm điều cấm của pháp luật và phong tục, tập quán Việt Nam.

3. Pháp luật của nước ngoài có thể được áp dụng tại Việt Nam để giải quyết tranh chấp phát sinh trong hoạt động hàng không dân dụng trong các trường hợp do pháp luật Việt Nam quy định hoặc có thỏa thuận trong hợp đồng, nếu không trái với trật tự và lợi ích công cộng của Việt Nam.

Điều 5. -

1. Pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay được áp dụng để điều chỉnh quan hệ phát sinh trong tàu bay đang bay.

2. Trong trường hợp có xung đột pháp luật, thì áp dụng các nguyên tắc sau đây:

a) Các quyền về sở hữu tàu bay được xác định theo pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay;

b) Hình thức hợp đồng chuyển nhượng quyền sở hữu tàu bay được xác định theo pháp luật của quốc gia nơi ký kết hợp đồng;

c) Việc trả công cứu hộ được giải quyết theo pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay được cứu hộ;

d) Tranh chấp phát sinh do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở cho nhau hoặc do tàu bay đang bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất được giải quyết theo pháp luật của quốc gia nơi xảy ra tai nạn.

Mục 2

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG

Điều 6.-

1. Quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng bao gồm:

a) Lập quy hoạch, kế hoạch phát triển ngành hàng không dân dụng;

b) Ban hành các quy định pháp luật về hàng không dân dụng; ký kết, tham gia và bảo đảm thực hiện điều ước quốc tế về hàng không;

c) Thiết lập và quản lý việc khai thác các đường hàng không;

d) Đăng ký tàu bay, cảng hàng không, sân bay dân dụng;

e) Thành lập và quản lý cảng hàng không, sân bay dân dụng; quản lý trang bị, thiết bị phục vụ giao thông hàng không; vận chuyển hàng không;

g) Cấp, đình chỉ, sửa đổi, thu hồi hoặc hủy bỏ các chứng chỉ, bằng, giấy phép và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan tới hoạt động hàng không dân dụng;

h) Tổ chức việc tìm kiếm, cứu nguy và điều tra tai nạn hàng không;

i) Tổ chức và bảo đảm thực hiện an ninh và an toàn hàng không;

k) Thanh tra, kiểm tra, xử phạt hành chính các vi phạm trong hoạt động hàng không dân dụng;

l) Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

2. Hội đồng Bộ trưởng nhất quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng.

Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện thực hiện chức năng quản lý Nhà nước chuyên ngành về hàng không dân dụng.

Điều 7. -

1. Mọi hoạt động hàng không dân dụng trong lãnh thổ Việt Nam phải tuân theo

quy định của pháp luật Việt Nam về sử dụng vùng trời.

2. Tàu bay dân dụng nước ngoài chỉ được bay trên vùng trời Việt Nam trên cơ sở hiệp định về hàng không đã ký kết với Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam hoặc có phép cấp riêng cho chuyến bay không thường lệ.

Chương II

TÀU BAY

Mục 1

DĂNG KÝ VÀ QUỐC TỊCH

Điều 8.-

1. Tàu bay nói tại Luật này bao gồm máy bay, tàu lượn, khí cầu và những thiết bị bay tương tự khác có thể được nâng giữ trong khí quyển nhờ tác động tương hỗ với không khí.

Tàu bay dân dụng nói tại Luật này là tàu bay chuyên hoạt động cho mục đích dân dụng.

2. Khi bay trên vùng trời Việt Nam, tàu bay phải có đăng ký, phải được sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký phù hợp với pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay.

Điều 9.-

1. Tàu bay thuộc sở hữu của công dân Việt Nam thường trú tại Việt Nam và của pháp nhân Việt Nam có trụ sở hoạt động chính tại Việt Nam được phép đăng ký tại Việt Nam.

Tàu bay của pháp nhân có vốn đầu tư nước ngoài được đăng ký tại Việt Nam theo quy định của Hội đồng Bộ trưởng.

2. Tàu bay chỉ được đăng ký tại Việt Nam khi không còn đăng ký nước ngoài.

Điều 10.-

1. Tàu bay dân dụng Việt Nam phải được đăng ký vào sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam.

Sau khi đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam, thì tàu bay có quốc tịch Việt Nam và được cấp chứng chỉ đăng ký tàu bay dân dụng Việt Nam.

2. Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam được mở công khai.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện lập Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam; quy định thủ tục đăng ký; quy định việc sơn hoặc gắn dấu hiệu quốc tịch và dấu hiệu đăng ký của tàu bay dân dụng Việt Nam.

Điều 11.-

Tàu bay dân dụng Việt Nam bị xóa đăng ký trong các trường hợp sau đây:

1. Hư hỏng không còn khả năng sử dụng;

2. Chuyển nhượng quyền sở hữu;

3. Bị tuyên bố là mất tích;

4. Không còn đủ các điều kiện để được đăng ký là tàu bay dân dụng Việt Nam theo quy định của pháp luật Việt Nam.

Mục 2.

TIÊU CHUẨN ĐỦ ĐIỀU KIỆN BAY

Điều 12.-

Khi bay trên vùng trời Việt Nam, tàu bay phải có chứng chỉ đủ điều kiện bay được cấp hoặc được công nhận phù hợp với pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay và phù hợp với các tiêu chuẩn mà Việt Nam thừa nhận.

Điều 13.-

Việc sử dụng thiết bị vô tuyến của tàu bay nước ngoài hoạt động trong lãnh thổ

Việt Nam phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam về việc sử dụng thiết bị đó.

Điều 14.-

1. Tổ chức, cá nhân bảo dưỡng, sửa chữa hoặc thử nghiệm tàu bay, động cơ và trang bị, thiết bị trên tàu bay phải được phép của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền.

2. Tàu bay, động cơ và trang bị, thiết bị lắp trên tàu bay được sản xuất tại Việt Nam phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam về tiêu chuẩn và chỉ được sử dụng cho mục đích hàng không khi có giấy phép sử dụng.

Điều 15.-

Việc cấp, gia hạn, thu hồi, hủy bỏ chứng chỉ đủ điều kiện bay, giấy phép sửa chữa, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, giấy phép sử dụng tàu bay, động cơ, trang bị, thiết bị của tàu bay sản xuất tại Việt Nam; việc lắp đặt thiết bị vô tuyến của tàu bay dân dụng Việt Nam và việc sử dụng các thiết bị vô tuyến của tàu bay dân dụng hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện quy định.

Mục 3.

GIẤY TỜ, TÀI LIỆU MANG THEO TÀU BAY

Điều 16.-

1. Mỗi tàu bay dân dụng khi khai thác phải mang theo giấy tờ, tài liệu sau đây:

- a) Chứng chỉ đăng ký tàu bay;
- b) Chứng chỉ đủ điều kiện bay;
- c) Bằng, chứng chỉ thích hợp của thành viên tổ bay;
- d) Nhật ký bay;

e) Giấy phép sử dụng thiết bị vô tuyến trên tàu bay, nếu được lắp đặt;

g) Sổ tay hướng dẫn bay;

h) Danh sách hành khách, trong trường hợp vận chuyển hành khách;

i) Bản kê khai hàng hóa, trong trường hợp vận chuyển hàng hóa.

Căn cứ vào kiểu, loại tàu bay và nhiệm vụ của chuyến bay, Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện quy định việc miễn mang theo một số giấy tờ, tài liệu nói tại khoản này.

2. Giấy tờ, tài liệu mang theo tàu bay dân dụng nước ngoài phải phù hợp với pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay.

3. Các cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ do pháp luật quy định, có quyền kiểm tra giấy tờ, tài liệu mang theo tàu bay dân dụng Việt Nam ở nước ngoài.

Mục 4.

CÁC QUYỀN VỀ SỞ HỮU TÀU BAY

Điều 17.-

Việc chuyển nhượng quyền sở hữu, cầm cố, thế chấp tàu bay dân dụng Việt Nam phải tuân theo quy định của pháp luật Việt Nam.

Điều 18.-

Hợp đồng chuyển nhượng quyền sở hữu tàu bay dân dụng Việt Nam phải lập thành văn bản và chỉ có giá trị khi đã đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam.

Điều 19.-

1. Việc cầm cố, thế chấp tàu bay phải lập thành văn bản và chỉ có giá trị khi đã

đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng Việt Nam.

Trong trường hợp một tàu bay cầm cố, thế chấp cho nhiều chủ nợ, thì thứ tự cầm cố, thế chấp được xác định theo thời gian đăng ký.

2. Đăng ký cầm cố, thế chấp chỉ bị hủy bỏ theo thỏa thuận bằng văn bản của các bên hoặc theo quyết định của tòa án.

3. Sau khi các khoản nợ ưu tiên đã được thanh toán, những chủ nợ đã đăng ký cầm cố, thế chấp được trả nợ theo thứ tự đăng ký.

Điều 20.-

1. Những khoản nợ ưu tiên được thanh toán theo thứ tự sau đây:

- a) Ấn phí và chi phí cho việc thi hành án;
- b) Tiền công cứu hộ tàu bay;
- c) Chi phí đặc biệt cho việc giữ gìn tàu bay.

2. Những khoản nợ trong cùng một nhóm nói tại điểm b và điểm c, khoản 1 Điều này được thanh toán theo thứ tự thời gian ngược lại của sự kiện phát sinh khoản nợ.

Điều 21.-

Trong trường hợp tàu bay cầm cố, thế chấp bị mất tích hoặc hư hỏng nghiêm trọng mà đã được bảo hiểm, thì các chủ nợ đã đăng ký cầm cố, thế chấp được hưởng số tiền bảo hiểm đó.

Điều 22.-

1. Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền quyết định tạm giữ hoặc quyết định thực hiện việc tạm giữ tàu bay theo yêu cầu của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền khác, kể cả tàu bay dân dụng nước ngoài, nếu tàu bay đó vi phạm quy định của pháp luật. Thời hạn tạm giữ không được quá 48 giờ, kể từ khi thực hiện việc tạm giữ.

2. Tòa án nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có quyền quyết định bắt giữ tàu bay, kể cả tàu bay dân dụng nước ngoài theo yêu cầu của chủ nợ hoặc trong trường hợp tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba khi đang bay, thì theo yêu cầu của nạn nhân hoặc những người khác có quyền và lợi ích theo quy định của pháp luật. Việc bắt giữ có thể áp dụng đối với bất kỳ tàu bay nào của cùng một chủ sở hữu.

Việc bắt giữ tàu bay phải chấm dứt trong các trường hợp sau đây:

- a) Các khoản nợ đã được thanh toán đầy đủ;
- b) Một khoản tiền đã được ký thác;
- c) Người yêu cầu bắt giữ đề nghị thôi bắt giữ.

3. Nếu việc yêu cầu bắt giữ hoặc tạm giữ không căn cứ hoặc trái pháp luật, thì người yêu cầu bắt giữ, người quyết định tạm giữ tàu bay phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại đã gây ra cho người khai thác hoặc người vận chuyển.

Chương III

CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Mục 1.

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 23.-

1. Cảng hàng không nói tại Luật này là một tổ hợp công trình bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình mặt đất cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi và đến, thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng không.

Sân bay nói tại Luật này là một phần xác định trên mặt đất hoặc trên mặt nước được xây dựng để bảo đảm cho tàu bay cất cánh, hạ cánh và di chuyển.

Cảng hàng không, sân bay có khu vực lân cận để bảo đảm an toàn cho hoạt động bay và dân cư trong khu vực đó.

Hội đồng Bộ trưởng ban hành quy chế khu vực lân cận của cảng hàng không, sân bay.

2. Tàu bay được cất cánh, hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay được thành lập hợp pháp, trừ trường hợp phải hạ cánh bắt buộc.

3. Tàu bay dân dụng Việt Nam, tàu bay dân dụng nước ngoài thực hiện chuyến bay quốc tế chỉ được phép cất cánh, hạ cánh tại các cảng hàng không, sân bay mở ra cho giao lưu hàng không quốc tế; trong trường hợp cất cánh, hạ cánh tại cảng hàng không sân bay nội địa, thì phải được phép của Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng.

Chuyến bay quốc tế nói tại Luật này là chuyến bay được thực hiện trên lãnh thổ của hai hoặc nhiều quốc gia.

Điều 24.-

Lệ phí cảng hàng không, sân bay do Hội đồng Bộ trưởng quy định.

Mục 2.

THÀNH LẬP CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 25.-

1. Việc thành lập, mở rộng hoặc cải tạo cảng hàng không, sân bay và mở cảng hàng không, sân bay cho giao lưu hàng không quốc tế phải có giấy phép của Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng.

Giấy phép phải ghi rõ ranh giới, khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay và các điều kiện thành lập trong từng trường hợp cụ thể.

Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng quyết định tạm đình chỉ hoạt động của cảng hàng không, sân bay.

Trong trường hợp cần thiết, bãi cất cánh, hạ cánh tạm thời có thể được thành lập theo quy định của Hội đồng Bộ trưởng.

2. Cảng hàng không, sân bay phải đăng ký vào Sổ đăng bạ sân bay dân dụng Việt Nam.

Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện lập Sổ đăng bạ sân bay dân dụng Việt Nam.

3. Trong khu vực cảng hàng không, sân bay, nghiêm cấm xây dựng công trình hoặc lấp đất trang bị, thiết bị, trồng cây, chôn thả súc vật có khả năng gây mất an toàn hoặc gây nhiễu ảnh hưởng tới hoạt động bay.

Mục 3.

GIẤY PHÉP KHAI THÁC CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 26. -

1. Cảng hàng không, sân bay chỉ được cấp giấy phép khai thác khi có các điều kiện sau đây:

a) Tổ chức, cá nhân xin cấp giấy phép khai thác cảng hàng không, sân bay phải đáp ứng đầy đủ các điều kiện về chuyên môn, tổ chức khai thác, trang bị, thiết bị và các yếu tố cần thiết khác để bảo đảm an toàn hàng không;

b) Các tiêu chuẩn kỹ thuật của cảng hàng không, sân bay và vùng lân cận bảo đảm an toàn cho hoạt động của tàu bay.

2. Giấy phép khai thác có giá trị trong thời hạn ghi trong giấy phép và có thể được gia hạn hoặc cấp lại.

3. Giấy phép khai thác có thể bị thu hồi hoặc hủy bỏ trong các trường hợp sau đây:

a) Tổ chức, cá nhân có giấy phép không còn đáp ứng được các điều kiện nói tại khoản 1 Điều này;

b) Cảng hàng không, sân bay không khai thác hoặc ngừng khai thác trong một thời hạn do pháp luật quy định hoặc đang khai thác mà gây nguy hiểm cho hoạt động bay.

4. Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cấp, gia hạn, thu hồi hoặc hủy bỏ giấy phép khai thác.

Mục 4.

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TẠI CẢNG HÀNG KHÔNG, SÂN BAY

Điều 27. -

1. Cơ quan quản lý Nhà nước về hàng không dân dụng tại cảng hàng không, sân bay là Cảng vụ hàng không, đứng đầu là Giám đốc Cảng vụ hàng không.

Giám đốc Cảng vụ hàng không có trách nhiệm chủ trì phối hợp hoạt động của các cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền khác tại cảng hàng không, sân bay; bảo đảm duy trì trật tự công cộng và vệ sinh môi trường.

2. Hội đồng Bộ trưởng quy định tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ hàng không và ban hành quy chế phối hợp hoạt động của các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành tại cảng hàng không, sân bay.

Các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành hoạt động thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay được bố trí nơi làm việc thích hợp trong cảng hàng không, sân bay theo thiết kế do cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền phê duyệt.

Điều 28. -

1. Việc xây dựng, cải tạo công trình, hoặc lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay không được làm ảnh hưởng đến

an toàn của cảng hàng không, sân bay và phải tuân theo quy định của Hội đồng Bộ trưởng.

2. Giám đốc Cảng vụ hàng không có quyền kiểm tra, theo dõi việc thực hiện các quy định bảo đảm an toàn trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; đình chỉ việc xây dựng, cải tạo các công trình, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay.

Ủy ban Nhân dân các cấp nơi có cảng hàng không, sân bay, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ của mình có trách nhiệm phối hợp với Giám đốc Cảng vụ hàng không duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; áp dụng các biện pháp buộc phá bỏ, di chuyển, thay đổi thiết kế công trình, trang bị, thiết bị hoặc chặt bỏ cây cối gây mất an toàn cho hoạt động bay.

Chương IV

TỔ BAY

Mục 1.

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 29. -

1. Tổ bay nói tại Luật này bao gồm người chỉ huy tàu bay, các thành viên tổ lái, nhân viên bảo đảm an toàn và nhân viên phục vụ trong tàu bay khi thực hiện chuyến bay.

Tổ lái nói tại Luật này là một nhóm người trong một chuyến bay thực hiện chức năng lái chính, lái phụ, dẫn đường trên không, cơ giới trên không và khai thác vô tuyến trên không.

Thành viên tổ bay của tàu bay dân dụng Việt Nam là công dân Việt Nam; trong trường hợp cần thiết có thể là công dân nước ngoài.

2. Tàu bay dân dụng chỉ được phép bay khi có đầy đủ thành phần tổ bay theo pháp luật của quốc gia nơi đăng ký tàu bay hoặc của quốc gia nơi người khai thác tàu bay có trụ sở chính hoặc thường trú.

Căn cứ vào kiểu, loại tàu bay, nhiệm vụ và điều kiện khai thác tàu bay, Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện quy định thành phần, chức trách, nhiệm vụ của thành viên tổ bay của tàu bay dân dụng Việt Nam và của tàu bay thuộc quyền quản lý và sử dụng của người khai thác tàu bay có trụ sở chính hoặc thường trú tại Việt Nam.

Điều 30. -

1. Thành viên tổ bay của tàu bay dân dụng Việt Nam phải có trình độ nghiệp vụ, sức khỏe, hiểu biết phù hợp với công việc và chỉ được thực hiện chức năng của mình khi có bằng, chứng chỉ thích hợp đã được cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền của Việt Nam cấp hoặc công nhận.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện quy định tiêu chuẩn, thủ tục và điều kiện cấp, công nhận, thu hồi, hủy bỏ hoặc đình chỉ sử dụng bằng, chứng chỉ của thành viên tổ bay.

Mục 2.

NGƯỜI CHỈ HUY TÀU BAY

Điều 31. -

Người chỉ huy tàu bay dân dụng Việt Nam là người có quyền cao nhất trong tàu

bay, chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn và khai thác tàu bay trong thời gian bay.

Điều 32. -

Người chỉ huy tàu bay có quyền quyết định và chịu trách nhiệm về việc cất cánh, bay, hạ cánh, hủy bỏ chuyến bay, quay trở lại nơi cất cánh hoặc hạ cánh bắt buộc.

Trong trường hợp cần tránh nguy hiểm tức thời, trực tiếp đe dọa an toàn bay, người chỉ huy tàu bay có quyền không thực hiện nhiệm vụ chuyến bay, kế hoạch bay hoặc chỉ dẫn của cơ quan không lưu, nhưng vẫn phải hành động phù hợp với quy tắc không lưu và phải báo cáo ngay với cơ quan không lưu thích hợp.

Điều 33. -

1. Trong thời gian bay, người chỉ huy tàu bay có quyền tạm giữ người có hành vi phạm tội, hành vi vi phạm trật tự kỷ luật trong tàu bay hoặc chống lại mệnh lệnh của người chỉ huy và phải chuyển giao người đó cho nhà chức trách có thẩm quyền khi tàu bay hạ cánh tại sân bay gần nhất.

2. Trong trường hợp cấp thiết cần bảo đảm an toàn chuyến bay, người chỉ huy tàu bay có quyền quyết định xả bớt nhiên liệu, vứt bỏ hành lý, hàng hóa, bưu kiện, bưu phẩm theo quy định của pháp luật.

3. Trong trường hợp hạ cánh bắt buộc, người chỉ huy tàu bay có quyền ra những mệnh lệnh cần thiết đối với mọi người trong tàu bay cho tới khi chuyển giao trách nhiệm cho nhà chức trách có thẩm quyền.

Điều 34. -

Người chỉ huy tàu bay có trách nhiệm thi hành chỉ thị của người khai thác tàu bay. Trong trường hợp không thể nhận được chỉ thị hoặc chỉ thị không rõ ràng, thì người chỉ huy tàu bay có quyền thực

hiện các công việc sau đây và phải thông báo ngay cho người khai thác:

1. Chi những khoản tiền cần thiết để hoàn thành nhiệm vụ của chuyến bay;
2. Cho tiến hành những công việc cần thiết để tàu bay tiếp tục bay;
3. Áp dụng các biện pháp và chi các khoản tiền cần thiết để bảo đảm an toàn cho người và tài sản trong chuyến bay;
4. Thuê mướn nhân công trong thời hạn ngắn theo từng vụ việc cần thiết cho chuyến bay;
5. Vay những khoản tiền cần thiết để thực hiện các quyền nói tại Điều này.

Điều 35. -

1. Khi tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn, người chỉ huy tàu bay có trách nhiệm áp dụng mọi biện pháp cần thiết để bảo đảm an toàn cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay và chỉ được rời tàu bay sau cùng.

Thành viên tổ bay không được rời tàu bay khi chưa có lệnh của người chỉ huy tàu bay.

2. Trong trường hợp phát hiện người, phương tiện giao thông hoặc tài sản khác bị nạn ở ngoài tàu bay, thì người chỉ huy tàu bay phải thông báo ngay cho cơ quan không lưu thích hợp biết và có trách nhiệm cứu giúp theo khả năng, trong chừng mực không gây nguy hiểm cho tàu bay, người và tài sản trong tàu bay của mình.

Mục 3.

HỢP ĐỒNG LAO ĐỘNG THUÊ NHÂN VIÊN BAY CHUYÊN NGHIỆP

Điều 36. -

Nhân viên bay chuyên nghiệp nói tại Luật này là người chuyên thực hiện chức năng của thành viên tổ bay và được

đăng ký vào Sổ nhân viên bay chuyên nghiệp.

Điều kiện, thủ tục đăng ký và việc lập Sổ đăng ký nhân viên bay chuyên nghiệp do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện quy định.

Điều 37. -

Ngoài những quy định tại Mục này, hợp đồng lao động thuê nhân viên bay chuyên nghiệp còn phải tuân theo các quy định của pháp luật về lao động.

Điều 38. -

Người thuê và sử dụng nhân viên bay chuyên nghiệp phải trực tiếp ký kết hợp đồng lao động bằng văn bản với nhân viên bay chuyên nghiệp, phải đăng ký hợp đồng này tại cơ quan quản lý Sổ đăng ký nhân viên bay chuyên nghiệp.

Điều 39. -

Hợp đồng lao động thuê nhân viên bay chuyên nghiệp phải có nội dung chủ yếu sau đây:

1. Nội dung công việc và mức lương tối thiểu hàng tháng; mức lương này không được thấp hơn mức lương tối thiểu do pháp luật quy định đối với nhân viên bay chuyên nghiệp;

2. Mức trợ cấp trong trường hợp buộc thôi việc;

3. Các điều kiện chấm dứt hợp đồng lao động trong trường hợp ốm đau, tàn tật hoặc chết;

4. Nơi đến cuối cùng hoặc thời điểm được coi là kết thúc công việc đối với hợp đồng ký kết theo vụ việc;

5. Thời hạn ở nước ngoài, phụ cấp lưu trú, điều kiện nghỉ phép, điều kiện trở về nước nếu có.

Điều 40. -

Nhân viên bay chuyên nghiệp chỉ có nghĩa vụ thực hiện các công việc được ghi

trong hợp đồng và nghĩa vụ do pháp luật quy định; nếu họ tự nguyện làm việc trong các điều kiện đặc biệt không ghi trong hợp đồng, thì người thuê và sử dụng phải thay đổi hợp đồng để xác định các điều kiện làm việc đặc biệt, mức trợ cấp và mức bồi thường thiệt hại đặc biệt.

Điều 41. -

1. Đối với hợp đồng làm việc có thời hạn xác định, nếu thời hạn hợp đồng đã hết trong khi đang thi hành nhiệm vụ, thì hợp đồng mặc nhiên được gia hạn cho đến khi kết thúc nhiệm vụ.

2. Trong trường hợp thông báo trước việc đơn phương hủy bỏ hợp đồng lao động có thời hạn không xác định, nếu việc thông báo thực hiện vào lúc đang thi hành nhiệm vụ, thì thời điểm thông báo được xác định kể từ ngày kết thúc nhiệm vụ.

3. Trong trường hợp nhân viên bay chuyên nghiệp không thể tiếp tục thi hành nhiệm vụ, thì người thuê và sử dụng phải chịu phí tổn đưa họ về nơi đã thỏa thuận trong hợp đồng.

4. Việc người chỉ huy tàu bay quyết định nhân viên bay chuyên nghiệp ngừng làm việc vì lý do an toàn hoặc an ninh không làm chấm dứt hợp đồng lao động. Người thuê và sử dụng lao động chịu mọi phí tổn phát sinh từ việc này.

Chương V

HOẠT ĐỘNG BAY

Mục 1.

QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 42. -

Tàu bay dân dụng Việt Nam, tàu bay dân dụng nước ngoài hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam, tàu bay công vụ Nhà nước

hoạt động trong khu vực kiểm soát của hàng không dân dụng, cá nhân và tổ chức liên quan đến hoạt động bay đều phải tuân thủ nghiêm ngặt quy tắc không lưu do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện ban hành.

Mục 2.

CƠ QUAN KHÔNG LƯU

Điều 43. -

1. Cơ quan không lưu được tổ chức thành hệ thống, hoạt động theo quy chế thống nhất quản lý các hoạt động bay dân dụng.

2. Cơ quan không lưu có trách nhiệm tuân thủ quy định về quản lý và bảo vệ vùng trời, phối hợp chặt chẽ và liên tục với cơ quan quản lý và bảo vệ vùng trời thuộc Bộ Quốc phòng theo quy chế phối hợp hoạt động do Hội đồng Bộ trưởng ban hành.

Điều 44. -

1. Nhân viên kiểm soát không lưu chỉ được thực hiện chức năng của mình khi có bằng, chứng chỉ thích hợp do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền cấp.

2. Tiêu chuẩn, thủ tục và điều kiện cấp, thu hồi, hủy bỏ hoặc đình chỉ sử dụng bằng, chứng chỉ của nhân viên kiểm soát không lưu do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện quy định.

Mục 3.

AN TOÀN BAY

Điều 45. -

Người chỉ huy tàu bay, tổ chức và cá nhân khác liên quan tới việc chuẩn bị cho

chuyến bay phải tuân thủ nghiêm ngặt quy tắc chuẩn bị cho chuyến bay.

Điều 46. -

1. Khi hoạt động trong lãnh thổ Việt Nam, tàu bay dân dụng Việt Nam, tàu bay dân dụng nước ngoài phải bay theo đúng đường hàng không quy định. Trong trường hợp bay chệch đường hàng không, người chỉ huy tàu bay và cơ quan kiểm soát không lưu phải nhanh chóng áp dụng mọi biện pháp cần thiết để đưa tàu bay về đường hàng không.

Đường hàng không nói tại Luật này là một khu vực không gian được kiểm soát hoặc một phần của khu vực đó dưới dạng một hành lang có giới hạn về độ cao, chiều rộng và có phương tiện vô tuyến dẫn đường.

2. Đường hàng không chỉ được phép khai thác khi đã có đủ các yếu tố cần thiết bảo đảm an toàn cho hoạt động bay.

Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng quyết định việc thiết lập và cho phép khai thác đường hàng không.

Điều 47. -

1. Trong trường hợp đặc biệt, Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng ra quyết định cấm hoặc hạn chế bay trong lãnh thổ Việt Nam.

Địa điểm, giới hạn và điều kiện của khu vực cấm hoặc hạn chế phải được thông báo công khai.

2. Tàu bay bay vào khu vực cấm bị buộc phải hạ cánh tại sân bay gần nhất hoặc tại một sân bay được chỉ định ngoài khu vực cấm. Người điều khiển tàu bay có nghĩa vụ khai rõ lý do vi phạm.

Điều 48. -

Tàu bay bay trên khu vực đông dân phải bay ở độ cao cần thiết.

Tàu bay không được bay thao diễn, luyện tập trên khu vực đông dân, trừ trường hợp

được phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền.

Điều 49. -

Nghiêm cấm việc chụp ảnh, quay phim từ trên không hoặc sử dụng phương tiện liên lạc vô tuyến, ngoài thiết bị của tàu bay, trừ trường hợp được phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền.

Điều 50. -

Tàu bay bay vào khu vực cấm hoặc vi phạm quy định bay vào, bay ra, quy tắc không lưu, quy tắc về quản lý và sử dụng vùng trời, nếu không chấp hành mệnh lệnh của nhà chức trách có thẩm quyền, thì có thể bị áp dụng biện pháp kiểm soát cưỡng bức hoặc bị buộc hạ cánh.

Mục 4.

TÌM KIẾM - CỨU NGUY VÀ ĐIỀU TRA TAI NẠN TÀU BAY

Điều 51. -

1. Cơ quan không lưu, tổ chức tìm kiếm - cứu nguy phải áp dụng mọi biện pháp cần thiết và kịp thời để cứu giúp tàu bay lâm nguy, lâm nạn.

Tàu bay lâm nguy là tàu bay đang bị nguy hiểm hoặc có người trong tàu bay đang bị nguy hiểm mà tổ bay không đủ khả năng khắc phục.

Tàu bay lâm nạn là tàu bay bị hỏng nghiêm trọng hoặc bị hỏng hoàn toàn trong khi cất cánh, đang bay hoặc hạ cánh; bị mất liên lạc hoặc bị rơi; tàu bay phải hạ cánh bất buộc ngoài sân bay.

2. Trong trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn tại khu vực cảng hàng không, sân bay, thì Giám đốc Cảng vụ hàng không tại

đó có trách nhiệm tổ chức hiệp đồng với tổ chức tìm kiếm - cứu nguy tiến hành cứu giúp người, tàu bay và tài sản trong khu vực trách nhiệm của mình.

Trong trường hợp tàu bay lâm nguy, lâm nạn ngoài khu vực cảng hàng không, sân bay, thì tổ chức tìm kiếm - cứu nguy hiệp đồng với chính quyền địa phương và với các tổ chức khác tiến hành việc tìm kiếm - cứu nguy.

3. Mọi tổ chức, cá nhân có trách nhiệm thông báo kịp thời tin tức về tai nạn tàu bay cho chính quyền địa phương, tổ chức tìm kiếm - cứu nguy hoặc tổ chức hàng không gần nhất và giúp đỡ việc tìm kiếm - cứu nguy người, bảo quản tàu bay và tài sản trong tàu bay.

Điều 52. -

1. Cơ quan không lưu, tổ chức tìm kiếm - cứu nguy tiến hành ngay việc tìm kiếm tàu bay bị lâm nguy, lâm nạn hoặc bị mất liên lạc, nếu không xác định được vị trí của tàu bay.

2. Tàu bay và những người trong tàu bay chỉ có thể bị tuyên bố là mất tích sau sáu tháng, kể từ ngày nhận được tin tức cuối cùng về tàu bay theo thủ tục do pháp luật quy định.

Điều 53. -

Việc điều tra tai nạn tàu bay phải tiến hành theo đúng thủ tục do Hội đồng Bộ trưởng quy định.

Điều 54. -

Các quy định của Bộ Luật hàng hải Việt Nam về trục vớt, bảo quản và xử lý tài sản chìm đắm hoặc trôi dạt ở biển cũng được áp dụng đối với xác tàu bay và tài sản khác trong tàu bay được tìm thấy ở biển hoặc bờ biển Việt Nam.

Chương VI

VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Mục 1.

DOANH NGHIỆP VẬN CHUYỂN HÀNG KHÔNG

Điều 55. -

1. Chỉ có doanh nghiệp vận chuyển hàng không được thành lập theo quy định của pháp luật Việt Nam mới được kinh doanh vận chuyển công cộng bằng tàu bay.

2. Giấy phép thành lập doanh nghiệp vận chuyển hàng không do Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cấp, sau khi được Chủ tịch Hội đồng bộ trưởng cho phép thành lập.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cấp giấy phép khai thác đối với việc vận chuyển thường lệ và quy định việc cấp phép khai thác đối với vận chuyển không thường lệ.

4. Giấy phép thành lập doanh nghiệp, giấy phép khai thác có thể bị thu hồi hoặc đình chỉ sử dụng khi doanh nghiệp vận chuyển hàng không thuộc một trong các trường hợp sau đây:

a) Vi phạm điều kiện kinh doanh, điều kiện khai thác hoặc các quy định khác của pháp luật về hàng không;

b) Không bắt đầu kinh doanh trong thời hạn sáu tháng, kể từ ngày được cấp giấy phép thành lập;

c) Ngừng hoạt động kinh doanh quá sáu tháng.

Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cấp, gia hạn, thu hồi, hủy bỏ hoặc đình chỉ sử dụng giấy phép thành lập, giấy phép khai thác của doanh nghiệp vận chuyển hàng không.

5. Hội đồng Bộ trưởng quy định thủ tục, điều kiện cấp, gia hạn, thu hồi, hủy bỏ hoặc

đình chỉ sử dụng giấy phép thành lập, đăng ký kinh doanh, điều kiện đối với chuyến bay thường lệ, điều kiện và giới hạn thực hiện chuyến bay không thường lệ.

Điều 56. -

Hãng hàng không quốc gia Việt Nam được Nhà nước tạo điều kiện về cơ sở vật chất, kỹ thuật và tài chính để hoạt động.

Điều 57. -

Hãng hàng không nước ngoài không được vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu điện và bưu phẩm giữa các điểm trong lãnh thổ Việt Nam, trừ trường hợp được Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện cho phép.

Điều 58. -

1. Hãng không nước ngoài chỉ được vận chuyển hành khách, hành lý, hàng hóa, bưu kiện và bưu phẩm từ nước ngoài vào Việt Nam và từ Việt Nam ra nước ngoài trên cơ sở hiệp định hãng không ký kết với Chính phủ Việt Nam.

2. Việc vận chuyển trên các chuyến bay không thường lệ từ Việt Nam ra nước ngoài và từ nước ngoài vào Việt Nam chỉ được thực hiện khi được phép của Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện.

Mục 2.

HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA

Điều 59. -

Theo hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không giữa người vận chuyển và người gửi hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ vận chuyển hàng hóa đã thỏa thuận trong hợp đồng tới địa điểm đến và trả hàng hóa cho người có quyền nhận;

người gửi hàng có nghĩa vụ thanh toán tiền cước và phụ phí vận chuyển.

Điều 60. -

1. Vận đơn hàng không là chứng từ vận chuyển hàng hóa và bằng chứng của việc ký kết hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng tàu bay, về điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hàng hóa để vận chuyển.

2. Việc mất vận đơn, ghi không đầy đủ chi tiết hoặc sai quy cách vận đơn không ảnh hưởng tới sự tồn tại và giá trị của hợp đồng.

Điều 61. -

1. Người gửi hàng phải ghi rõ ràng, chính xác vào vận đơn, tên hàng hóa, trọng lượng, số lượng, kích thước, quy cách đóng gói và các đặc tính khác của hàng hóa.

Người vận chuyển có quyền kiểm tra sự đúng đắn của việc kê khai.

Người gửi hàng phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại gây ra cho người vận chuyển hoặc thiệt hại mà người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường do việc người gửi hàng kê khai không đúng quy cách, không chính xác hoặc không đầy đủ.

2. Người gửi hàng có nghĩa vụ giao vận đơn và cung cấp cho người vận chuyển giấy tờ, tài liệu và thông tin cần thiết khác về hàng hóa.

3. Người gửi hàng phải thực hiện điều kiện và hướng dẫn của người vận chuyển về bao bì, đóng gói và ký hiệu, mã hiệu hàng hóa.

Người vận chuyển có quyền từ chối vận chuyển hàng hóa không theo đúng điều kiện và hướng dẫn của người vận chuyển về bao bì, đóng gói và ký hiệu, mã hiệu hàng hóa.

Điều 62. -

1. Số liệu về trọng lượng, kích thước, bao gói và số kiện hàng hóa mà người gửi

hàng kê khai trong vận đơn là bằng chứng có giá trị đương nhiên trong việc kiện người vận chuyển.

2. Số liệu về số lượng hàng hóa, thể tích, tình trạng của hàng hóa mà người gửi hàng kê khai trong vận đơn không có giá trị chứng cứ trong việc kiện người vận chuyển, trừ trường hợp người vận chuyển và người gửi hàng đã cùng kiểm tra, xác nhận hoặc những số liệu này có thể nhận biết một cách rõ ràng qua vẻ ngoài của hàng hóa.

Điều 63. -

1. Nếu xuất trình vận đơn thì người gửi hàng có quyền yêu cầu:

a) Lấy lại hàng hóa tại nơi gửi hàng hoặc nơi hàng đến;

b) Giữ hàng lại tại bất kỳ nơi hạ cánh nào trong hành trình;

c) Yêu cầu người vận chuyển giao hàng cho người nhận khác tại nơi đến hoặc nơi khác trong hành trình;

d) Yêu cầu vận chuyển hàng hóa trở lại nơi gửi hàng.

Trong trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc hàng không thể giao cho người nhận hàng được, thì người gửi hàng vẫn có quyền đối với hàng hóa đó.

2. Các quyền của người gửi hàng quy định tại khoản 1 Điều này chấm dứt, kể từ thời điểm người nhận hàng đã yêu cầu người vận chuyển giao vận đơn và hàng hóa cho họ.

3. Các yêu cầu của người gửi hàng nói tại khoản 1 Điều này không được thực hiện, nếu việc thực hiện các yêu cầu này cản trở hoạt động bình thường của người vận chuyển hoặc gây trở ngại cho những người gửi hàng khác.

Yêu cầu của người gửi hàng đối với hàng hóa phải được ghi vào vận đơn.

Nếu không thể thực hiện được yêu cầu của người gửi hàng, thì người vận chuyển phải thông báo ngay cho người gửi hàng biết.

Người gửi hàng phải chịu mọi phí tổn phát sinh do việc thực hiện các yêu cầu trên.

Điều 64. -

1. Khi hàng hóa đã được vận chuyển đến nơi giao hàng, người vận chuyển có nghĩa vụ thông báo cho người có quyền nhận hàng đến nhận hàng.

2. Trong trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc hàng không thể giao cho người nhận hàng được, thì người vận chuyển có nghĩa vụ cất giữ hàng hóa và thông báo cho người gửi hàng.

Các phí tổn phát sinh do người gửi hàng chịu.

3. Sau thời hạn ba mươi ngày, kể từ ngày nhận được thông báo bằng thư bảo đảm của người vận chuyển mà người gửi hàng không có yêu cầu hoặc không trả lời, thì người vận chuyển có quyền thanh lý số hàng hóa đó.

Hội đồng Bộ trưởng quy định thủ tục thanh lý hàng hóa.

Số tiền thanh lý hàng hóa sau khi đã trừ các chi phí liên quan đến việc vận chuyển, cất giữ và thanh lý hàng hóa, nếu còn thì phải được gửi vào ngân hàng để trả lại cho người có quyền nhận.

Trong thời hạn một trăm tám mươi ngày, kể từ ngày thanh lý hàng hóa mà không có người yêu cầu nhận số tiền còn lại, thì người vận chuyển gửi số tiền này vào kho bạc Nhà nước theo thủ tục do pháp luật quy định.

Mục 3.

HỢP ĐỒNG VẬN CHUYỂN HÀNH KHÁCH, HÀNH LÝ**Điều 65. -**

Theo hợp đồng vận chuyển hành khách, hành lý bằng đường hàng không, người vận chuyển có nghĩa vụ vận chuyển hành khách và hành lý tới địa điểm đến theo chuyến bay đã ghi trong vé, giữ chỗ cho hành khách trong tàu bay và giao hành lý ký gửi cho người có quyền nhận; hành khách có nghĩa vụ thanh toán tiền cước và phụ phí vận chuyển, kể cả tiền cước vận chuyển hành lý quá mức được miễn cước.

Điều 66. -

1. Vé hành khách, hành lý và phiếu nhận hành lý là chứng từ vận chuyển hành khách, hành lý bằng tàu bay, là bằng chứng về việc ký kết hợp đồng, điều kiện của hợp đồng và việc đã tiếp nhận hành lý để vận chuyển.

2. Việc mất hoặc ghi không đầy đủ chi tiết hoặc sai quy cách trong vé, phiếu nhận hành lý không ảnh hưởng tới sự tồn tại và giá trị của hợp đồng.

Điều 67. -

Người vận chuyển phải quan tâm, chăm sóc hành khách và phải thông báo kịp thời cho hành khách về chuyến bay. Trong trường hợp việc vận chuyển bị gián đoạn hoặc bị chậm lại trong hành trình, người vận chuyển có trách nhiệm chăm lo đến điều kiện sinh hoạt của hành khách và phải chịu chi phí cần thiết.

Điều 68. -

1. Hành khách được miễn cước vận chuyển đối với hành lý ký gửi và hành lý

xách tay theo trọng lượng do người vận chuyển công bố trên cơ sở Điều lệ vận chuyển.

2. Trẻ em đi tàu bay được miễn hoặc giảm cước và có chỗ thích hợp tùy theo độ tuổi.

Điều 69. -

Người vận chuyển có quyền từ chối vận chuyển hành khách đã có vé và đã giữ chỗ hoặc đang trong hành trình trong những trường hợp sau đây:

1. Do tình trạng sức khỏe của hành khách mà người vận chuyển thấy rõ rằng việc vận chuyển hoặc vận chuyển tiếp sẽ gây nguy hại cho khách đó, cho những người khác trong tàu bay hoặc gây nguy hại cho chuyến bay;

2. Để ngăn ngừa lây lan dịch bệnh;

3. Hành khách không chấp hành quy định về vận chuyển hoặc có hành vi làm mất trật tự công cộng, uy hiếp an toàn bay hoặc gây ảnh hưởng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác;

4. Vì lý do an ninh.

Trong những trường hợp nói tại các điểm 1, 2, 3, và 4 của Điều này, hành khách được nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé chưa sử dụng, sau khi đã trừ lệ phí và tiền phạt nếu có, theo quy định của Điều lệ vận chuyển.

Điều 70. -

Hành khách có quyền hủy bỏ hợp đồng vận chuyển; nếu đang trong hành trình, có quyền từ chối bay tiếp tại bất kỳ sân bay hoặc nơi hạ cánh bắt buộc nào và có quyền nhận lại tiền vé hoặc số tiền tương ứng của phần vé chưa sử dụng, sau khi đã trừ lệ phí và tiền phạt nếu có, theo quy định của Điều lệ vận chuyển.

Mục 4.

GIÁ CƯỚC

Điều 71. -

Nguyên tắc xây dựng, điều kiện áp dụng giá cước vận chuyển hàng không do Hội đồng Bộ trưởng quy định.

Bộ trưởng Bộ Giao thông - Vận tải và Bưu điện chuẩn y giá cước vận chuyển thường lệ.

Mục 5.

TRÁCH NHIỆM DÂN SỰ

Điều 72. -

Người vận chuyển phải bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của mình đối với tính mạng, sức khỏe, thương tích của hành khách tới mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển và theo quy định của pháp luật về bảo hiểm.

Điều 73. -

1. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, thương tích của hành khách xảy ra trong quá trình vận chuyển bằng tàu bay, trừ trường hợp thiệt hại đó hoàn toàn do tình trạng sức khỏe của hành khách gây ra.

2. Trong trường hợp thiệt hại do hành khách tự gây ra cho mình, thì người vận chuyển có thể được miễn hoặc giảm trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Điều 74. -

1. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi trong quá trình vận chuyển bằng tàu bay, trừ trường hợp thiệt hại xảy ra do một trong những nguyên nhân sau đây:

a) Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa, hành lý ký gửi;

b) Do hành động bất giữ hoặc hành động cưỡng chế khác của nhà chức trách hoặc tòa án đối với hàng hóa, hành lý ký gửi;

c) Do xung đột vũ trang;

d) Do lỗi của người gửi, người nhận hàng hóa, hành lý ký gửi hoặc do lỗi của người áp tải được người gửi hoặc người nhận cử đi kèm hàng hóa.

2. Trong trường hợp xảy ra mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hành lý xách tay người vận chuyển chỉ chịu trách nhiệm bồi thường, nếu người vận chuyển có lỗi gây ra thiệt hại.

Điều 75. -

1. Quá trình vận chuyển hành khách bằng tàu bay được tính từ thời điểm hành khách ra sân đỗ hoặc bước vào đường ống để lên tàu bay đến thời điểm rời khỏi sân đỗ hoặc đường ống dưới sự chỉ dẫn của nhân viên thay mặt người vận chuyển.

2. Quá trình vận chuyển hàng hóa, hành lý ký gửi bằng tàu bay được tính từ thời điểm người gửi hàng giao hàng hóa, hành lý cho người vận chuyển tới thời điểm người vận chuyển trả hàng hóa, hành lý cho người có quyền nhận.

Điều 76. -

1. Mức bồi thường của người vận chuyển đối với mất mát, thiếu hụt hoặc hư hỏng hàng hóa, hành lý được tính như sau:

a) Theo mức giá trị đã kê khai đối với hàng hóa, hành lý ký gửi đã kê khai giá trị. Trong trường hợp người vận chuyển chứng minh được giá trị đã kê khai cao hơn giá trị thực tế, thì mức bồi thường được tính theo giá trị thiệt hại thực tế;

b) Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hàng hóa, hành lý ký gửi không kê khai giá trị;

c) Theo giá trị thiệt hại thực tế đối với hành lý xách tay.

2. Mức bồi thường thiệt hại nói tại điểm b và điểm c, khoản 1 Điều này không được vượt quá giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển; trong trường hợp không xác định giá trị thiệt hại thực tế, thì mức bồi thường được tính tới mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển.

3. Ngoài mức bồi thường nói tại Điều này, người vận chuyển phải hoàn lại người gửi hàng, cước phí, phụ phí vận chuyển số hàng hóa hoặc hành lý ký gửi bị thiệt hại.

Điều 77.

1. Người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra do vận chuyển chậm trễ, nếu không chứng minh được rằng mình, nhân viên hoặc đại lý của mình đã áp dụng mọi biện pháp để tránh thiệt hại hoặc không thể áp dụng các biện pháp như vậy.

Hàng hóa bị coi là mất, nếu sau bảy ngày, kể từ ngày lẻ ra hàng hóa phải được vận chuyển tới địa điểm giao hàng mà hàng hóa không tới. Nếu sau khi đã được bồi thường mà hàng hóa tới, thì người nhận hàng vẫn có quyền nhận số hàng hóa đó và hoàn lại cho người vận chuyển số tiền bồi thường đã nhận.

2. Việc bồi thường thiệt hại do vận chuyển chậm trễ không vượt quá mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển.

Điều 78.

1. Người vận chuyển không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự trong trường hợp người vận chuyển, nhân viên hoặc đại lý của người vận chuyển khi thực hiện nhiệm vụ có lỗi cố ý hoặc vô ý nghiêm trọng gây nên thiệt hại.

Người vận chuyển chỉ được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật.

Hội đồng Bộ trưởng quy định mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người vận chuyển đối với vận chuyển hàng không nội địa.

2. Bất kỳ thỏa thuận nào của người vận chuyển với hành khách, người gửi hàng và người nhận hàng nhằm miễn hoặc giảm trách nhiệm của người vận chuyển quy định tại Luật này đều không có giá trị.

3. Người vận chuyển có thể thỏa thuận để mở rộng trách nhiệm của mình đối với hành khách, người gửi hoặc người nhận hàng

Điều 79. -

Người vận chuyển có quyền yêu cầu hành khách, người gửi hoặc người nhận hàng bồi thường thiệt hại đã gây ra cho người vận chuyển hoặc thiệt hại mà người vận chuyển có trách nhiệm bồi thường. Thủ tục và mức bồi thường thực hiện theo quy định của pháp luật dân sự.

Điều 80. -

1. Người gửi, hành khách và người có quyền nhận hàng hoặc đại diện hợp pháp của họ có quyền khiếu nại và kiện người vận chuyển.

2. Trước khi khởi kiện người vận chuyển về tổn thất hàng hóa, hành lý, thì những người có quyền khiếu nại và kiện người vận chuyển nói tại khoản 1 Điều này phải gửi khiếu nại tới người vận chuyển trong thời hạn sau đây:

a) Bảy ngày kể từ ngày nhận hàng, trong trường hợp tổn thất hành lý;

b) Mười bốn ngày kể từ ngày nhận hàng, trong trường hợp thiếu hụt, hư hỏng hàng hóa; hai mươi một ngày kể từ ngày trả hàng, trong trường hợp mất mát hàng hóa;

c) Hai mươi một ngày kể từ ngày lẽ ra người có quyền nhận hàng đã nhận được hành lý ký gửi hoặc hàng hóa, trong trường hợp vận chuyển chậm trễ.

3. Người vận chuyển phải thông báo cho người khiếu nại biết việc chấp nhận hoặc không chấp nhận khiếu nại trong thời hạn ba mươi ngày kể từ ngày người vận chuyển nhận được khiếu nại. Nếu khiếu nại không được chấp nhận hoặc quá thời hạn trên mà không nhận được thông báo trả lời, thì người khiếu nại có quyền khởi kiện.

Điều 81. -

Thời hiệu khởi kiện người vận chuyển về tổn thất hàng hóa, hành lý là một năm kể từ ngày hàng hóa, hành lý được vận chuyển tới địa điểm đến hoặc từ ngày lẽ ra tàu bay phải tới địa điểm đến hoặc từ ngày việc vận chuyển bị đình chỉ.

Mục 6.

NHỮNG QUY ĐỊNH KHÁC

Điều 82. -

Các quy định tại Chương này cũng được áp dụng đối với việc vận chuyển quốc tế bằng tàu bay do các doanh nghiệp vận chuyển hàng không Việt Nam tiến hành, nếu điều ước quốc tế về hàng không mà Việt Nam ký kết hoặc tham gia không quy định khác.

Vận chuyển quốc tế là bất kỳ việc vận chuyển nào bằng tàu bay mà theo thỏa thuận của các bên trong hợp đồng vận chuyển, nơi khởi hành và nơi đến trên lãnh thổ của hai quốc gia hoặc trên lãnh thổ của một quốc gia nhưng có nơi dừng thỏa thuận trên lãnh thổ của một quốc gia khác, không kể có gián đoạn trong vận chuyển hoặc chuyển tải.

Điều 83. -

Việc vận chuyển bưu phẩm, bưu kiện bằng tàu bay phải tuân theo các quy định của pháp luật về bưu kiện.

Điều 84. -

1. Việc dùng tàu bay để vận chuyển chất nổ, súng đạn, chất độc, chất dễ cháy, chất phóng xạ hoặc chất có từ tính cao, chất ăn mòn, làm gỉ kim loại, chất có mùi khó chịu phải được phép của cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền và phải tuân thủ nghiêm ngặt những quy định về điều kiện bảo quản và vận chuyển đặc biệt.

2. Nghiêm cấm việc vận chuyển bằng tàu bay vào và qua lãnh thổ Việt Nam vũ khí, dụng cụ chiến tranh, chất phóng xạ, chất có thể gây nguy hại lớn cho tính mạng, sức khỏe, môi sinh, môi trường; trong trường hợp đặc biệt phải được phép của Chủ tịch Hội đồng Bộ trưởng.

Chương VII

TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI NGOÀI HỢP ĐỒNG

Mục 1.

TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI ĐỐI VỚI NGƯỜI THỨ BA Ở MẶT ĐẤT

Điều 85. -

1. Người ở mặt đất bị thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, thương tích, tài sản do tàu bay gây ra, sau đây gọi là người thứ ba ở mặt đất, có quyền yêu cầu bồi thường thiệt hại theo quy định tại Mục này, nếu chứng minh được rằng tàu bay đang bay, người hoặc vật từ tàu bay đang bay rơi xuống trực tiếp gây ra thiệt hại đó.

2. Tàu bay được coi là đang bay, kể từ thời điểm nổ máy nhằm mục đích cất cánh cho tới thời điểm lặn đở, tắt máy sau khi hạ cánh; đối với khí cầu và các thiết bị bay tương tự, thì kể từ thời điểm rời khỏi mặt đất cho tới thời điểm chạm đất.

Điều 86. -

1. Người khai thác tàu bay phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất.

2. Trong trường hợp tàu bay đã cho thuê mà hợp đồng cho thuê không đăng ký vào Sổ đăng bạ tàu bay dân dụng, thì chủ sở hữu tàu bay phải chịu trách nhiệm bồi thường cho người thứ ba ở mặt đất như người khai thác tàu bay; nếu hợp đồng cho thuê đã đăng ký, thì chủ sở hữu tàu bay chỉ chịu trách nhiệm bồi thường khi có lỗi gây ra thiệt hại.

3. Người có trách nhiệm về thiệt hại nói tại khoản 1 và khoản 2 Điều này

không phải bồi thường thiệt hại là hậu quả trực tiếp của xung đột vũ trang hoặc do tàu bay đang trong thời gian bị chính quyền trưng dụng gây ra.

4. Người sử dụng bất hợp pháp tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba, thì phải bồi thường. Người chiếm hữu tàu bay phải chịu trách nhiệm liên đới với người sử dụng bất hợp pháp về thiệt hại đã gây ra, nếu không chứng minh được rằng mình đã áp dụng các biện pháp cần thiết để ngăn chặn việc sử dụng bất hợp pháp đó.

Điều 87. -

Khi hai hoặc nhiều tàu bay cùng gây thiệt hại hoặc do va chạm hoặc cản trở cho nhau trong khi bay mà gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất, thì người khai thác của mỗi tàu bay gây thiệt hại phải chịu trách nhiệm liên đới đối với thiệt hại đó.

Điều 88. -

Trong trường hợp chứng minh được người bị thiệt hại đã có lỗi gây ra hoặc góp phần gây ra thiệt hại, thì người có trách nhiệm bồi thường được miễn hoặc giảm trách nhiệm theo quy định của pháp luật dân sự.

Điều 89. -

1. Những quy định về trách nhiệm bồi thường tại Mục này không cản trở người có trách nhiệm bồi thường kiện lại bất kỳ người nào khác.

Mức giới hạn trách nhiệm dân sự của người khai thác là công dân, pháp nhân Việt Nam sử dụng tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất trong lãnh thổ Việt Nam do Hội đồng Bộ trưởng quy định.

2. Những quy định tại Mục này về trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với người thứ ba ở mặt đất cũng được áp dụng đối với tổ chức, cá nhân nước ngoài sử dụng tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất trong lãnh thổ Việt Nam.

Điều 90. -

1. Tổ chức, cá nhân nước ngoài sử dụng tàu bay gây thiệt hại cho người thứ ba ở mặt đất trong lãnh thổ Việt Nam phải bồi thường thiệt hại, nhưng không vượt quá mức giới hạn sau đây đối với mỗi tàu bay và mỗi sự kiện gây thiệt hại:

a) 500.000 frăng đối với tàu bay có trọng lượng 1.000kg hoặc nhỏ hơn;

b) 500.000 frăng cộng thêm 400 frăng tính cho mỗi kg vượt quá 1.000 kg đối với tàu bay có trọng lượng hơn 1.000 kg nhưng không quá 6.000 kg;

c) 2.500.000 frăng cộng thêm 250 frăng tính cho mỗi kg vượt quá 6.000 kg đối với tàu bay có trọng lượng lớn hơn 6.000 kg nhưng không quá 20.000 kg;

d) 6.000.000 frăng cộng thêm 150 frăng tính cho mỗi kg vượt quá 20.000 kg đối

với tàu bay có trọng lượng lớn hơn 20.000 kg nhưng không quá 50.000 kg;

e) 10.500.000 frăng cộng thêm 100 frăng tính cho mỗi kg vượt quá 50.000 kg đối với tàu bay có trọng lượng lớn hơn 50.000 kg.

2. Trách nhiệm đối với việc gây tử vong hoặc tổn hại sức khỏe không vượt quá 500.000 frăng đối với mỗi người chết hoặc bị thương.

3. Trọng lượng nói tại Điều này là trọng lượng cất cánh tối đa được phép của tàu bay theo chứng chỉ đủ điều kiện bay, trừ sự ảnh hưởng của việc bơm hơi hoặc khí sử dụng.

4. Đồng frăng nói tại Điều này là đơn vị tiền tệ có giá trị tương đương 65,5 miligram vàng 900/1.000.

Điều 91. -

1. Trong trường hợp chứng minh được rằng người khai thác tàu bay có lỗi cố ý hoặc vô ý nghiêm trọng gây ra thiệt hại, thì người khai thác không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự.

2. Người sử dụng bất hợp pháp tàu bay không được hưởng mức giới hạn trách nhiệm dân sự.

3. Trong trường hợp có sự kiện gây thiệt hại nói tại Điều 87 của Luật này, người bị thiệt hại có quyền được bồi thường tới mức tổng số những giới hạn trách nhiệm dân sự đối với mỗi tàu bay; người có trách nhiệm bồi thường của mỗi tàu bay gây thiệt không phải chịu trách nhiệm bồi thường vượt quá mức giới hạn trách nhiệm dân sự của mình.

Điều 92. -

Nếu tổng giá trị thiệt hại thực tế yêu cầu bồi thường lớn hơn mức giới hạn trách nhiệm dân sự, thì việc bồi thường giải quyết như sau:

1. Trong trường hợp chỉ có yêu cầu bồi thường về người hoặc tài sản, thì mức bồi

thường được giảm tỷ lệ theo tỷ lệ tương ứng với giá trị thiệt hại thực tế của mỗi yêu cầu;

2. Trong trường hợp có yêu cầu bồi thường thiệt hại cả về người và tài sản, thì một nửa số tiền bồi thường được ưu tiên sử dụng để đáp ứng yêu cầu bồi thường về người; nếu không đủ thì chia theo tỷ lệ của các yêu cầu đó; phần tiền còn lại được sử dụng để đáp ứng yêu cầu bồi thường thiệt hại tài sản và thiệt hại về người chưa được giải quyết.

Điều 93. -

Người khai thác tàu bay phải bảo hiểm bắt buộc hoặc thực hiện các biện pháp bảo đảm bắt buộc tới mức giới hạn trách nhiệm dân sự của mình.

Mục 2.

TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI KHI TÀU BAY VA CHẠM HOẶC GÂY CẢN TRỞ CHO NHAU

Điều 94. -

1. Trong trường hợp xảy ra thiệt hại do tàu bay va chạm hoặc gây cản trở cho nhau, thì trách nhiệm của người khai thác được xác định như sau:

a) Nếu thiệt hại xảy ra do lỗi của một bên, thì bên có lỗi phải bồi thường;

b) Nếu thiệt hại xảy ra do lỗi của hai hoặc nhiều bên, thì trách nhiệm bồi thường được xác định theo mức độ lỗi của mỗi bên; trong trường hợp không xác định được mức độ lỗi, thì các bên có trách nhiệm bồi thường ngang nhau; nếu không xác định được lỗi, thì không bên nào phải bồi thường.

2. Những quy định tại Điều này không cản trở việc đòi người vận chuyển bồi thường. Người vận chuyển có quyền yêu

652785

câu bên có lỗi nói tại khoản 1 Điều này thực hiện nghĩa vụ hoàn lại khoản tiền đã bồi thường.

Điều 95. -

Các quy định tại Chương này cũng được áp dụng đối với tàu bay công vụ Nhà nước.

Chương VIII

THANH TRA AN TOÀN HÀNG KHÔNG

Điều 96. -

1. Thanh tra an toàn hàng không bảo đảm việc thực hiện các quy định của pháp luật về an toàn hàng không.

Thanh tra an toàn hàng không có những nhiệm vụ, quyền hạn sau đây:

a) Kiểm tra giấy tờ, tài liệu, bằng, chứng chỉ, giấy phép liên quan tới việc bảo đảm an toàn hàng không;

b) Kiểm tra việc bảo đảm các điều kiện về an toàn kỹ thuật đối với tàu bay, trang bị, thiết bị phục vụ tàu bay, cảng hàng không, sân bay và trang bị, thiết bị mặt đất phục vụ giao thông hàng không;

c) Đình chỉ hoạt động vi phạm quy định về an toàn hàng không; đình chỉ khai thác tàu bay và trang bị, thiết bị không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn;

d) Kiến nghị biện pháp xử lý và khắc phục những vi phạm quy định về an toàn hàng không;

e) Xử phạt hành chính hành vi vi phạm quy định về an toàn hàng không.

2. Tổ chức Thanh tra an toàn hàng không do Hội đồng Bộ trưởng quy định.

Điều 97. -

1. Tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài tiến hành hoạt động hàng không

trong lãnh thổ Việt Nam có nghĩa vụ thi hành quyết định và yêu cầu của Thanh tra an toàn hàng không.

Người khai thác, người chỉ huy tàu bay, tổ chức, cá nhân khác có liên quan tới hoạt động hàng không có nghĩa vụ báo cáo với Thanh tra an toàn hàng không chậm nhất là ba ngày, kể từ ngày xảy ra hoặc biết được sự kiện về tai nạn, sự cố kỹ thuật nghiêm trọng của tàu bay và của trang bị, thiết bị hàng không; việc thực hiện sai chức năng, thẩm quyền và những việc khác liên quan tới an toàn hàng không.

2. Thanh tra an toàn hàng không phải tuân thủ pháp luật và chịu trách nhiệm trước pháp luật về hoạt động của mình.

Chương IX

XỬ LÝ VI PHẠM VÀ GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

Mục 1-

XỬ LÝ VI PHẠM

Điều 98. -

1. Người có hành vi sử dụng bạo lực chống lại người trong tàu bay đang bay; phá hủy hoặc gây thiệt hại cho tàu bay; trực tiếp hoặc gián tiếp đưa lên tàu bay những vật hoặc chất có thể phá hủy tàu bay; phá hủy, gây thiệt hại cho các phương tiện bảo đảm không lưu hoặc can thiệp bất hợp pháp vào việc khai thác các phương tiện đó; cố ý thông báo tin tức sai lạc có thể đe dọa an toàn bay và vi phạm các quy định khác của pháp luật về hoạt động hàng không dân dụng, thì tùy theo mức độ mà bị xử phạt hành chính hoặc truy cứu trách nhiệm hình sự; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường.

09652785

LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com

2. Người lợi dụng chức vụ, quyền hạn vi phạm quy định về an toàn hàng không, quy định về bán vé, xuất chứng từ vận chuyển, giữ chỗ, phục vụ hành khách, quy định về vận chuyển hàng không và các quy định khác của pháp luật về hoạt động hàng không dân dụng, thì tùy theo mức độ mà bị xử lý kỷ luật, xử phạt hành chính hoặc truy cứu trách nhiệm hình sự theo quy định của pháp luật.

Điều 99. -

Tổ chức, cá nhân vi phạm quy định tại các điều 8, 12 và 13 của Luật này, thì bị phạt đến 20.000.000 đồng.

Điều 100. -

Người khai thác tàu bay, thành viên tổ bay hoặc người khai thác thiết bị kỹ thuật hàng không vi phạm quy định về mang theo giấy tờ, tài liệu cần thiết hoặc không thực hiện các điều kiện của bằng, chứng chỉ hoặc tiến hành các hoạt động không được phép, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng.

Điều 101. -

Người vi phạm trách nhiệm thông báo hoặc báo cáo các quy định tại Điều 32, khoản 2 Điều 35, khoản 3 Điều 51, khoản 1 Điều 97 của Luật này, thì bị phạt đến 2.000.000 đồng.

Điều 102. -

Người làm hư hại tàu bay hoặc trang bị, thiết bị của tàu bay, thì bị phạt đến 20.000.000 đồng.

Người có một trong các hành vi sau đây, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng:

1. Không được phép của Giám đốc Cảng vụ hàng không mà:

a) Đặt trong khu vực cảng hàng không, sân bay các ký hiệu, thiết bị giống các ký hiệu, thiết bị dùng để nhận biết sân bay;

b) Đặt các vật dễ cháy trong khu vực cảng hàng không, sân bay;

c) Đặt các vật thu hút chim chóc tụ tập hoặc để súc vật đi lại trong khu vực cảng hàng không, sân bay;

2. Vi phạm các quy tắc đặt đèn hiệu, ký hiệu nhận biết các tòa nhà, công trình trong khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay;

3. Làm hư hại thiết bị của cảng hàng không, sân bay, ký hiệu nhận biết cảng hàng không, sân bay.

Điều 103. -

Người vi phạm quy tắc xây dựng công trình kiến trúc, lắp đặt trang bị, thiết bị, trồng cây tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng, bị buộc tháo dỡ, khôi phục nguyên trạng và chịu mọi phí tổn.

Điều 104. -

Người vi phạm quy tắc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm hoặc hạn chế vận chuyển, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng.

Điều 105. -

Người vi phạm quy định về bán vé, xuất chứng từ vận chuyển, giữ chỗ và phục vụ hành khách, thì bị phạt đến 20.000.000 đồng.

Điều 106. -

1. Người vi phạm trật tự, kỷ luật trong tàu bay, thì bị phạt đến 1.000.000 đồng.

2. Người vi phạm quy tắc quay phim, chụp ảnh và sử dụng các phương tiện liên lạc trên tàu bay, thì bị phạt đến 1.000.000 đồng và bị tịch thu phương tiện và phim ảnh.

Điều 107. -

Người vi phạm quy định phòng cháy, chữa cháy trong tàu bay, quy định vệ sinh

môi trường và vệ sinh phòng dịch tại cảng hàng không, sân bay, thì bị phạt đến 10.000.000 đồng.

Điều 108. -

1. Ngoài biện pháp tiền, người vi phạm còn có thể bị áp dụng các hình thức phạt bổ sung và các biện pháp khác theo quy định của pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường.

2. Hội đồng Bộ trưởng quy định thẩm quyền xử phạt hành chính và điều chỉnh mức tiền phạt khi giá cả biến động từ 20% trở lên.

Mục 2.

GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP

Điều 109. -

Các tranh chấp trong hoạt động hàng không dân dụng có thể được giải quyết bằng thương lượng, hòa giải hoặc đưa ra giải quyết trước trọng tài hoặc khởi kiện trước tòa án theo thẩm quyền, thủ tục do pháp luật quy định.

Chương X

ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG

Điều 110. -

Luật này có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 6 năm 1992.

Các quy định trước đây trái với Luật này đều bị bãi bỏ.

Hội đồng Bộ trưởng quy định chi tiết thi hành Luật này.

Luật này đã được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa VIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 26 tháng 12 năm 1991.

Chủ tịch Quốc hội
LÊ QUANG ĐẠO

HỘI ĐỒNG BỘ TRƯỞNG

NGHỊ ĐỊNH của Hội đồng Bộ trưởng số 52-HĐBT ngày 19-2-1992 về xử phạt những hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực kế toán và thống kê.

HỘI ĐỒNG BỘ TRƯỞNG

Căn cứ Luật tổ chức Hội đồng Bộ trưởng ngày 4 tháng 7 năm 1981;

Căn cứ Pháp lệnh xử phạt vi phạm hành chính ngày 30 tháng 11 năm 1989;

Căn cứ Pháp lệnh kế toán và thống kê ngày 20 tháng 5 năm 1988;

Xét đề nghị của Tổng cục trưởng Tổng cục Thống kê, Bộ trưởng Bộ Tài chính.

NGHỊ ĐỊNH:

Chương I

NHỮNG HÀNH VI VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC KẾ TOÁN, THỐNG KÊ VÀ CÁC HÌNH THỨC XỬ PHẠT.

Điều 1. - Vi phạm quy chế ban hành chế độ kế toán và thống kê.