

## **ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ**

*VIỆT NAM - HOA KỲ*

**BỘ NGOẠI GIAO**

Số: 31/2004/LPQT

*Hà Nội, ngày 14 tháng 4 năm 2004*

Hiệp định vận tải hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hợp chủng quốc Hoa Kỳ có hiệu lực từ ngày 14 tháng 01 năm 2004./.

TL. BỘ TRƯỞNG BỘ NGOẠI GIAO  
KT. VỤ TRƯỞNG VỤ LUẬT PHÁP VÀ ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ  
*Phó Vụ trưởng*

**Nguyễn Hoàng Anh**

**HIỆP ĐỊNH vận tải hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hợp chủng quốc Hoa Kỳ.**

Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hợp chủng quốc Hoa Kỳ (sau đây gọi là các Bên);

Mong muốn thúc đẩy hệ thống vận tải hàng không trên cơ sở cạnh tranh giữa các hãng hàng không trên thị trường với sự can thiệp và điều tiết tối thiểu của chính phủ;

Mong muốn tạo thuận lợi cho việc mở rộng các cơ hội trong vận tải hàng không quốc tế;

Mong muốn tạo khả năng cho các hãng hàng không cung cấp cho công chúng đi lại và người gửi hàng nhiều khả năng lựa chọn dịch vụ ở mức giá thấp nhất nhưng không phải là phân biệt đối xử và cũng không phải là việc lạm dụng vị thế ưu thế và mong muốn khuyến khích từng hãng hàng không định ra và áp dụng các mức giá có tính đổi mới và cạnh tranh;

Mong muốn đảm bảo mức độ an toàn và an ninh cao nhất trong vận tải hàng không quốc tế và khẳng định lại mối quan tâm sâu sắc đối với các hành vi hoặc đe dọa chống lại an ninh của tàu bay có thể gây nguy hại đến sự an toàn

của con người hoặc tài sản, làm ảnh hưởng xấu đến hoạt động vận tải hàng không, và phá hoại lòng tin của công chúng đối với sự an toàn của hàng không dân dụng; và

Là thành viên của Công ước về Hàng không Dân dụng Quốc tế mở để ký tại Chicago ngày 07/12/1944;

Đã thỏa thuận như sau:

**Điều 1. Định nghĩa**

Dùng cho Hiệp định này, trừ phi được quy định khác, thuật ngữ:

1. “Nhà chức trách hàng không” chỉ, đối với trường hợp của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Cục Hàng không Dân dụng Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải, hoặc tổ chức kế nhiệm và bất cứ cá nhân hay tổ chức nào có thẩm quyền thực hiện các chức năng của nhà chức trách nói trên; và đối với trường hợp của Hợp chủng quốc Hoa kỳ, chỉ Bộ Giao thông Vận tải hoặc tổ chức kế nhiệm;

2. “Hiệp định” chỉ Hiệp định này, các Phụ lục và bất kỳ sửa đổi nào của Hiệp định;

3. “Vận tải hàng không” chỉ vận tải công cộng chuyên chở bằng tàu bay hành khách, hành lý, hàng hóa và bưu kiện, một cách riêng rẽ hay kết hợp nhằm lấy tiền công hoặc tiền thuê;

4. “Công ước” chỉ Công ước về Hàng không Dân dụng Quốc tế, mở để ký tại

Chicago ngày 07 tháng 12 năm 1944, và bao gồm:

a) bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực theo Điều 94(a) của Công ước và đã được cả Hai bên phê chuẩn, và

b) bất kỳ Phụ lục hoặc sửa đổi nào của Công ước được thông qua theo Điều 90 của Công ước, trong chừng mực Phụ lục và sửa đổi đó tại bất kỳ thời điểm cụ thể nào, có hiệu lực đối với cả Hai bên;

5. “Hãng hàng không được chỉ định” chỉ một hãng hàng không được chỉ định và được cấp phép phù hợp với Điều 3 của Hiệp định này;

6. “Chi phí đầy đủ” chỉ chi phí của việc cung cấp dịch vụ cộng với một khoản thu hợp lý về chi phí hành chính;

7. “Vận tải hàng không quốc tế” chỉ hoạt động vận tải hàng không đi qua vùng trời của lãnh thổ của hơn một Quốc gia;

8. “Giá cước” chỉ bất kỳ giá, cước hay khoản thu cho việc vận chuyển hành khách (và hành lý của họ), và/hoặc hàng hóa (trừ bưu kiện) trong vận tải hàng không do các hãng hàng không, kể cả các đại lý của họ thu, và các điều kiện điều chỉnh việc áp dụng giá, cước hoặc khoản thu đó;

9. “Dùng vì mục đích phi thương mại” chỉ việc hạ cánh vì bất kỳ mục đích nào không phải là để lấy lên hoặc cho xuống

hành khách, hành lý, hàng hóa và/hoặc bưu kiện trong vận tải hàng không;

10. “Lãnh thổ” chỉ các vùng đất (đất liền và hải đảo), nội thủy và lãnh hải, vùng trời nằm trên vùng đất, nội thủy và lãnh hải đó thuộc chủ quyền, quyền tài phán của một Bên.

11. “Phí và lệ phí sử dụng” chỉ khoản thu đối với các hãng hàng không cho việc cung cấp các phương tiện hoặc dịch vụ sân bay, không vận, hoặc an ninh hàng không, bao gồm cả các phương tiện và dịch vụ liên quan.

## Điều 2. Trao quyền

1. Mỗi Bên trao cho Bên kia các quyền sau đây để các hãng hàng không của Bên kia thực hiện vận tải hàng không quốc tế:

a) quyền bay qua lãnh thổ của mình mà không hạ cánh;

b) quyền hạ cánh trong lãnh thổ của mình vì các mục đích phi thương mại; và

c) các quyền khác được nêu trong Hiệp định này.

2. Không điểm nào trong Điều này được coi là cho phép một hoặc các hãng hàng không của một Bên quyền lấy lên tàu bay, trên lãnh thổ của Bên kia, hành khách, hàng hóa hoặc bưu kiện để vận chuyển có thu tiền đến một điểm khác trong lãnh thổ của Bên kia.

## Điều 3. Chỉ định và Cấp phép

1. Mỗi Bên có quyền chỉ định bao nhiêu hãng hàng không là do ý mình để thực hiện vận tải hàng không quốc tế phù hợp với Hiệp định này và thu hồi hoặc thay đổi việc chỉ định như vậy. Các chỉ định như vậy sẽ được thông báo cho Bên kia bằng văn bản thông qua đường ngoại giao, và phải xác định rõ hãng hàng không được phép thực hiện loại hình vận tải hàng không nào nêu trong Phụ lục I hoặc Phụ lục II hoặc cả hai Phụ lục.

2. Khi nhận được sự chỉ định và đơn xin của hãng hàng không được chỉ định, theo hình thức và cách thức được quy định đối với việc cấp phép khai thác và các phép kỹ thuật, Bên kia sẽ cấp phép khai thác thích hợp và các phép kỹ thuật với sự chậm trễ về thủ tục ở mức tối thiểu, với điều kiện:

a) sở hữu chính và kiểm soát hữu hiệu của hãng hàng không đó thuộc về Bên chỉ định hãng hàng không đó, thuộc về công dân của Bên đó, hoặc cả hai;

b) hãng hàng không được chỉ định có đủ tiêu chuẩn đáp ứng các điều kiện được quy định theo luật và các quy định thường áp dụng đối với hoạt động vận tải hàng không quốc tế của Bên xét giải quyết đơn của hãng hàng không; và

c) Bên chỉ định hãng hàng không duy trì và quản lý các tiêu chuẩn quy định tại Điều 6 (An toàn) và Điều 7 (An ninh Hàng không).

#### **Điều 4. Thu hồi Giấy phép**

1. Một Bên có thể thu hồi, đình chỉ hoặc giới hạn phép khai thác hoặc các phép kỹ thuật của một hãng hàng không do Bên kia chỉ định khi:

a) sở hữu chính và kiểm soát hữu hiệu của hãng hàng không đó không thuộc về Bên kia, công dân của Bên đó hoặc cả hai;

b) hãng hàng không không tuân thủ luật pháp và các quy định được nêu tại Điều 5 (Áp dụng Luật) của Hiệp định này; hoặc

c) Bên kia không duy trì và quản lý các tiêu chuẩn quy định tại Điều 6 (An toàn).

2. Trừ khi hành động tức thời là cần thiết để ngăn chặn việc tiếp tục vi phạm các mục 1b hoặc 1c của Điều này, quyền được xác lập theo Điều này chỉ được thực hiện sau khi đã trao đổi ý kiến với Bên kia.

3. Điều này không giới hạn quyền của một Bên thu hồi, đình chỉ, hạn chế hoặc áp đặt các điều kiện đối với giấy phép khai thác hoặc phép kỹ thuật của một hãng hàng không hoặc các hãng hàng không của Bên kia phù hợp với các quy định của Điều 7 (An ninh Hàng không).

#### **Điều 5. Áp dụng Luật**

1. Trong khi vào, ở trong hoặc rời lãnh thổ của một Bên, luật pháp và các quy

định liên quan tới việc khai thác và dẫn đường tàu bay của Bên đó phải được các hãng hàng không của Bên kia tuân thủ.

2. Trong khi vào, ở trong hoặc rời lãnh thổ của một Bên, luật pháp và các quy định liên quan tới việc nhập cảnh hoặc xuất cảnh khỏi lãnh thổ Bên đó của hành khách, tổ lái hoặc hàng hóa trên tàu bay (bao gồm cả các quy định liên quan tới nhập cảnh, thông quan, an ninh hàng không, nhập cư, hộ chiếu, hải quan, và kiểm dịch hoặc, trong trường hợp bưu kiện, là quy định về bưu chính) phải được hành khách, tổ lái hoặc hàng hóa của các hãng hàng không của Bên kia tuân thủ hoặc được tuân thủ thay mặt họ.

#### **Điều 6. An toàn Hàng không**

1. Mỗi Bên, đối với mục đích khai thác vận tải hàng không được quy định trong Hiệp định này, sẽ công nhận hiệu lực các chứng chỉ đủ điều kiện bay, các chứng chỉ năng lực, và các bằng do Bên kia cấp hoặc công nhận và đang có hiệu lực, với điều kiện các yêu cầu đối với các chứng chỉ hoặc bằng như vậy ít nhất cũng phải tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu có thể được xác lập theo Công ước. Tuy nhiên, mỗi Bên có thể từ chối công nhận hiệu lực, đối với mục đích chuyến bay bay qua lãnh thổ của mình, các chứng chỉ năng lực và bằng do Bên kia cấp hoặc công nhận hiệu lực cho các công dân của mình.

2. Mỗi Bên có thể đề nghị trao đổi ý

kiến liên quan tới các tiêu chuẩn an toàn mà Bên kia duy trì liên quan tới các trang thiết bị hàng không, tổ lái, tàu bay và hoạt động của các hãng hàng không được chỉ định. Nếu, sau các cuộc trao đổi ý kiến, một Bên nhận thấy Bên kia không duy trì và quản lý một cách hiệu quả các tiêu chuẩn an toàn và các yêu cầu trong các lĩnh vực này, mà ít nhất cũng tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu có thể được xác lập theo Công ước, thì Bên kia sẽ được thông báo về những phát hiện đó và những bước được coi là cần thiết để làm cho phù hợp với những tiêu chuẩn tối thiểu này; và Bên kia phải tiến hành biện pháp khắc phục thích hợp. Mỗi Bên giữ quyền thu hồi, hoặc hạn chế phép khai thác hoặc các phép kỹ thuật của một hay nhiều hãng hàng không do Bên kia chỉ định trong trường hợp bên đó không tiến hành các biện pháp khắc phục thích hợp trong một khoảng thời gian hợp lý.

#### **Điều 7. An ninh Hàng không**

1. Phù hợp với các quyền và nghĩa vụ của mình theo luật quốc tế, các Bên khẳng định rằng nghĩa vụ của mình đối với Bên kia nhằm bảo vệ an ninh của hàng không dân dụng chống lại hành vi can thiệp bất hợp pháp là bộ phận cấu thành của Hiệp định này. Không hạn chế tính chất chung của các quyền và nghĩa vụ theo luật quốc tế, các Bên đặc biệt hành động phù hợp với các quy định của Công ước về Sự phạm tội và Các hành vi khác

Thực hiện trên Tàu bay, ký tại Tokyo ngày 14/09/1963, Công ước về Ngăn chặn Hành vi Chiếm đoạt Bất hợp pháp Tàu bay ký tại La Hay ngày 16/12/1970 và Công ước về Ngăn chặn các Hành vi Bất hợp pháp Chống lại Sự an toàn của Hàng không Dân dụng ký tại Montreal ngày 23/09/1971, và Nghị định thư về Ngăn chặn các hành vi bạo lực bất hợp pháp tại các sân bay phục vụ hàng không dân dụng quốc tế, làm tại Montreal ngày 24/02/1988.

2. Các Bên sẽ dành cho nhau sự giúp đỡ cần thiết khi có yêu cầu để ngăn chặn các hành vi chiếm đoạt tàu bay dân dụng bất hợp pháp và các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của tàu bay, hành khách và tổ lái, sân bay, các phương tiện không lưu, và xử lý bất cứ đe dọa nào đối với an ninh của không lưu dân dụng.

3. Trong mỗi quan hệ qua lại, các Bên sẽ hành động phù hợp với các tiêu chuẩn an ninh hàng không và các khuyến cáo thực hành thích hợp do Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế thiết lập và quy định thành Phụ lục của Công ước; các Bên sẽ yêu cầu các nhà khai thác thuộc đăng ký của mình, các nhà khai thác tàu bay có trụ sở kinh doanh chính hoặc thường trú trên lãnh thổ của mình, và các nhà khai thác sân bay trên lãnh thổ của mình hành động phù hợp với những điều khoản về an ninh hàng không đó.

4. Mỗi Bên đồng ý tuân thủ các quy định về an ninh theo yêu cầu của Bên kia khi vào, ra hoặc ở trong lãnh thổ của Bên đó và áp dụng đầy đủ các biện pháp nhằm bảo vệ tàu bay và kiểm tra hành khách, tổ bay và hành lý của họ và các vật dụng mang theo người cũng như hàng hóa và hàng dự trữ trên tàu bay, trước và trong khi đưa khách và hàng hóa lên tàu bay. Mỗi Bên cũng sẽ xem xét một cách tích cực đối với bất cứ yêu cầu nào của Bên kia về các biện pháp an ninh đặc biệt để đối phó với một đe dọa cụ thể nào đó.

5. Khi xảy ra một sự vụ hoặc mối đe dọa xảy ra sự vụ chiếm giữ tàu bay bất hợp pháp hoặc các hành vi bất hợp pháp khác chống lại sự an toàn của hành khách, tổ bay, tàu bay, sân bay hoặc các trang thiết bị dẫn đường, các Bên sẽ trợ giúp lẫn nhau bằng cách tạo thuận lợi cho thông tin liên lạc và áp dụng các biện pháp thích hợp để chấm dứt một cách nhanh chóng và an toàn các sự vụ hoặc mối đe dọa đó.

6. Khi một Bên có lý do hợp lý để tin rằng Bên kia đã đi chệch ra khỏi các quy định về an ninh hàng không của Điều này, nhà chức trách hàng không của Bên đó có thể yêu cầu trao đổi ý kiến ngay với nhà chức trách hàng không của Bên kia. Việc không đạt được thỏa thuận thỏa đáng trong vòng 15 ngày kể từ ngày yêu cầu như vậy sẽ là lý do để thu hồi, đình chỉ, giới hạn, hoặc áp đặt các điều kiện

đối với phép khai thác và phép kỹ thuật của một hoặc các hãng hàng không của Bên kia. Trong trường hợp khẩn cấp, một Bên có thể áp dụng biện pháp lâm thời trước khi kết thúc thời hạn 15 ngày.

#### **Điều 8. Các cơ hội Thương mại**

1. Các hãng hàng không của một Bên có quyền thiết lập các văn phòng trên lãnh thổ của Bên kia để quảng cáo và bán vận tải hàng không.

2. Các hãng hàng không được chỉ định của một Bên sẽ được phép, theo luật pháp và các quy định của Bên kia liên quan tới nhập cảnh, cư trú và lao động, đưa vào và duy trì trên lãnh thổ của Bên kia nhân viên quản lý, bán hàng, kỹ thuật, khai thác và chuyên môn khác cần thiết để cung cấp vận tải hàng không.

3. Mỗi hãng hàng không được chỉ định có quyền thực hiện hoạt động phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất cho mình trên lãnh thổ của Bên kia ("tự phục vụ") hoặc, theo ý mình, lựa chọn trong số các công ty cạnh tranh khác cung cấp dịch vụ đó, toàn bộ hoặc từng phần. Các quyền này chỉ tùy thuộc duy nhất vào các hạn chế khách quan phát sinh từ các yêu cầu của an toàn sân bay. Khi các yêu cầu đó không cho phép tự phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất, dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất sẽ được cung cấp trên cơ sở bình đẳng đối với tất cả các hãng hàng không; các khoản thu sẽ được tính trên

cơ sở chi phí cung cấp dịch vụ; và các dịch vụ đó phải tương đương với loại hình và chất lượng của dịch vụ khi tự phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất được thực hiện.

4. Bất kỳ hãng hàng không nào của mỗi Bên cũng có thể tham gia vào bán vận tải hàng không trên lãnh thổ của Bên kia một cách trực tiếp, hoặc theo ý của mình, thông qua các đại lý, trừ phi có thể được quy định cụ thể trong quy định về vận tải thuê chuyến của quốc gia nơi có xuất phát chuyến bay thuê chuyến liên quan đến việc bảo hộ tiền của hành khách, việc hủy chỗ của hành khách và các quyền hoàn trả tiền. Mỗi hãng hàng không sẽ có quyền bán vận tải như vậy và bất cứ người nào cũng có quyền mua vận tải đó bằng đồng tiền của vùng lãnh thổ đó, hoặc bằng các đồng tiền tự do chuyển đổi theo mức độ cho phép của luật pháp và quy định của quốc gia, với điều kiện việc này được áp dụng trên cơ sở không phân biệt đối xử.

5. Mỗi hãng hàng không có quyền chuyển đổi và chuyển về nước mình, theo yêu cầu, các khoản thu ở địa phương còn lại sau khi đã trừ các khoản chi tiêu tại chỗ. Việc chuyển đổi và chuyển tiền như vậy sẽ được cấp phép ngay, không có hạn chế hoặc thuế áp dụng đối với các khoản đó theo tỷ giá áp dụng đối với các giao dịch hiện hành vào ngày hãng hàng không gửi đơn lần đầu xin chuyển tiền.

6. Các hãng hàng không của mỗi Bên sẽ được phép thanh toán các phí tổn tại địa phương, bao gồm cả việc mua nhiên liệu, trên lãnh thổ của Bên kia bằng đồng tiền địa phương thu được từ các dịch vụ cung cấp theo Hiệp định này. Nếu muốn, các hãng hàng không của mỗi Bên có thể thanh toán các phí tổn như vậy bằng đồng tiền tự do chuyển đổi phù hợp với quy chế quản lý tiền tệ của Bên kia.

7. Khi khai thác hoặc giới thiệu các chuyến bay cho phép trên các đường bay đã thỏa thuận, bất cứ hãng hàng không được chỉ định nào của một Bên ký kết có thể tham gia vào các thỏa thuận hợp tác tiếp thị như thỏa thuận trao đổi chỗ, liên danh hoặc thuê tàu bay, với

a) một hay các hãng hàng không của Bên kia;

b) một hay các hãng hàng không của quốc gia thứ ba, và

c) nhà cung cấp vận tải mặt đất của bất kỳ quốc gia nào;

Miễn là tất cả các quốc gia tham gia các thỏa thuận như vậy (i) có quyền thích hợp và (ii) đáp ứng các yêu cầu thường được áp dụng với các thỏa thuận như vậy.

8. Mặc dù có bất cứ quy định nào khác của Hiệp định này, các hãng hàng không và các nhà cung cấp gián tiếp vận tải hàng hóa của cả hai Bên sẽ được phép thuê, không bị hạn chế, liên quan đến

vận tải hàng không quốc tế, bất cứ vận chuyển hàng hóa mặt đất nào đến hoặc từ bất kỳ điểm nào trên lãnh thổ của các Bên bao gồm việc vận chuyển đến và từ tất cả các sân bay có hải quan, và bao gồm, nếu thích hợp, quyền vận chuyển hàng hóa trong kho theo các luật và quy định có liên quan. Hàng hóa như vậy, cho dù được vận chuyển trên mặt đất hay trên không, sẽ phải qua khám xét hải quan sân bay. Các hãng hàng không có thể lựa chọn tự mình thực hiện việc chuyên chở mặt đất hoặc thực hiện thông qua các thỏa thuận với các nhà chuyên chở mặt đất khác, bao gồm vận chuyển mặt đất do các hãng hàng không khác khai thác và các nhà cung cấp vận tải hàng hóa hàng không gián tiếp. Các dịch vụ hàng hóa liên phương thức như vậy có thể được tiếp thị với một giá, thông qua việc kết hợp giá vận tải hàng không và mặt đất, miễn là các nhà vận chuyển không bị hiểu nhầm về các thông tin thực tế của việc vận chuyển đó.

### **Điều 9. Thuế và Phí, Lệ phí Hải quan**

1. Khi đến lãnh thổ của một Bên, tàu bay do hãng hàng không được chỉ định của Bên kia khai thác trong vận tải hàng không quốc tế, các thiết bị tàu bay thường xuyên của họ, thiết bị mặt đất, nhiên liệu, dầu nhờn, các trang thiết bị kỹ thuật tiêu dùng, phụ tùng (bao gồm cả động cơ), vật phẩm trên tàu bay (bao gồm nhưng không hạn chế ở các loại như thực phẩm, nước giải khát và rượu, thuốc lá



và các vật phẩm khác dành để bán cho hành khách hoặc phục vụ hành khách với số lượng hạn chế trong chuyến bay), và các vật phẩm khác dự định hoặc được dùng riêng cho việc khai thác hoặc bảo trì tàu bay tham gia vận tải hàng không quốc tế sẽ được miễn, trên cơ sở có đi có lại, các hạn chế về nhập khẩu, thuế tài sản và thuế vốn, thuế hải quan, thuế tiêu dùng và các loại phí và lệ phí tương tự mà (a) các cơ quan trong nước thu, và (b) không dựa trên chi phí của dịch vụ được cung cấp, với điều kiện các thiết bị và vật phẩm đó được lưu giữ trên tàu bay.

2. Cũng miễn, trên cơ sở có đi có lại, các khoản thuế, phí và lệ phí được nêu tại khoản 1 của Điều này, trừ các khoản thu tính trên chi phí của dịch vụ được cung cấp, với điều kiện:

a) vật phẩm tàu bay được mang vào hoặc cung cấp trong lãnh thổ của một Bên và mang trên tàu bay, trong giới hạn hợp lý, để sử dụng trên tàu bay ra nước ngoài của một hãng hàng không của Bên kia tham gia vào vận tải hàng không quốc tế, ngay cả trong trường hợp các vật phẩm này sẽ được sử dụng trên một chặng bay trong lãnh thổ của Bên nơi chúng được đưa lên tàu bay;

b) thiết bị mặt đất và phụ tùng (bao gồm cả động cơ) được đưa vào lãnh thổ của một Bên để bảo quản, bảo dưỡng hoặc sửa chữa tàu bay được sử dụng trong vận tải hàng không quốc tế của một hãng hàng không của Bên kia;

c) nhiên liệu, dầu nhờn và vật phẩm kỹ thuật tiêu dùng được đưa vào hoặc cung cấp trong lãnh thổ của một Bên để sử dụng trên tàu bay tham gia vận tải hàng không quốc tế của một hãng hàng không được chỉ định của Bên kia, ngay cả khi các vật phẩm này sẽ được sử dụng trên một phần của chuyến bay trong lãnh thổ của Bên nơi chúng được đưa lên tàu bay; và

d) các tài liệu tiếp thị và quảng cáo được đưa vào hoặc cung cấp trong lãnh thổ của một Bên và được mang lên tàu bay, trong giới hạn hợp lý, để sử dụng trên tàu bay ra nước ngoài của một hãng hàng không của Bên kia tham gia vào vận tải hàng không quốc tế, ngay cả khi các tài liệu đó sẽ được sử dụng trên một phần của chuyến bay trong lãnh thổ của Bên mà các tài liệu này được mang lên tàu bay.

3. Thiết bị và vật phẩm được nói tới tại khoản 1 và 2 của Điều này có thể được yêu cầu đặt dưới sự giám sát và kiểm soát của nhà chức trách thích hợp.

4. Việc miễn thu quy định trong Điều này cũng sẽ được áp dụng khi các hãng hàng không được chỉ định của một Bên ký hợp đồng với một hãng hàng không khác mà cũng được hưởng sự miễn thu tương tự từ Bên kia, đối với việc cho vay hay chuyển giao trên lãnh thổ của Bên kia những vật phẩm được nêu tại khoản 1 và 2 của Điều này.

## Điều 10. Phí và Lệ phí Sử dụng

1. Phí và lệ phí sử dụng do nhà chức trách hoặc cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền của mỗi Bên quy định thu đối với các hãng hàng không của Bên kia phải công bằng, hợp lý, không phân biệt đối xử và phân bổ ngang bằng giữa các nhóm người sử dụng. Trong bất cứ trường hợp nào, mọi loại phí và lệ phí sử dụng sẽ được thu từ hãng hàng không của Bên kia với điều kiện không được kém ưu đãi hơn các điều kiện ưu đãi nhất áp dụng đối với bất cứ hãng hàng không nào khác tại thời điểm thu phí và lệ phí đó.

2. Phí và lệ phí sử dụng mà các hãng hàng không của Bên kia phải trả có thể phản ánh, nhưng không được vượt quá, tổng chi phí của nhà chức trách hay cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền cung cấp các phương tiện và dịch vụ sân bay, môi trường sân bay, không lưu và an ninh hàng không tại sân bay hay trong hệ thống sân bay. Tổng chi phí như vậy có thể bao gồm một lợi nhuận trên tài sản hợp lý sau khấu hao. Các trang thiết bị và dịch vụ có thu phí và lệ phí phải được cung ứng trên cơ sở hiệu quả và kinh tế.

3. Các Bên khuyến khích việc trao đổi ý kiến trực tiếp giữa các nhà chức trách hoặc cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền trên lãnh thổ của mình với các hãng sử dụng dịch vụ và các trang thiết bị, và khuyến khích các nhà chức trách

hoặc cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền và các hãng hàng không trao đổi những thông tin cần thiết cho phép xem xét lại một cách chính xác tính hợp lý của các khoản phí và lệ phí phù hợp với các nguyên tắc của khoản 1 và 2 của Điều này. Các Bên khuyến khích các nhà chức trách hoặc cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền gửi thông báo thích hợp cho các hãng hàng không về bất cứ dự kiến thay đổi nào về phí và lệ phí sử dụng để tạo điều kiện cho các hãng hàng không bày tỏ quan điểm của mình trước khi tiến hành thay đổi.

4. Sẽ không Bên nào, trong quy trình giải quyết tranh chấp theo Điều 14, bị coi là vi phạm quy định của Điều này, trừ phi (a) Bên đó không xem xét đến phí, lệ phí hay các vấn đề liên quan đến phí, lệ phí mà Bên kia khiếu nại trong một khoảng thời gian hợp lý; hoặc (b) sau khi xem xét Bên đó không thực hiện tất cả các bước trong phạm vi thẩm quyền của mình để khắc phục bất cứ khoản phí, lệ phí hay các vấn đề liên quan đến phí, lệ phí mà không phù hợp với Điều này.

## Điều 11. Cạnh tranh bình đẳng

1. Các Bên sẽ cho phép các hãng hàng không được chỉ định của cả hai Bên được hưởng một cơ hội bình đẳng và ngang bằng để cạnh tranh trong vận tải hàng không quốc tế được quy định tại Hiệp định này.

2. Các Bên sẽ cho phép mỗi hãng hàng

không được chỉ định quyết định tần suất và tải cung ứng của vận tải hàng không quốc tế mà nó cung cấp dựa trên các xem xét thương mại trên thị trường. Theo quyên này, không Bên nào được đơn phương giới hạn khối lượng vận tải, tần suất hoặc tính thường xuyên của dịch vụ, hoặc loại hay các loại tàu bay do các hãng hàng không được chỉ định của Bên kia khai thác, trừ trường hợp vì các lý do về hải quan, kỹ thuật, khai thác hoặc môi trường đòi hỏi theo các điều kiện đồng bộ phù hợp với Điều 15 của Công ước.

3. Không Bên nào được áp đặt đối với các hãng hàng không được chỉ định của Bên kia yêu cầu từ chối - ban đầu, tỷ lệ nhận vận chuyển, phí không - phản đối, hoặc bất cứ yêu cầu nào khác liên quan đến tải cung ứng, tần suất hoặc khai thác có thể trái với các mục đích của Hiệp định này.

4. Không Bên nào được đòi hỏi các hãng hàng không của Bên kia đệ trình lịch bay, các chương trình bay thuê chuyến hoặc các kế hoạch khai thác để phê duyệt, trừ trường hợp cần thiết trên cơ sở không phân biệt đối xử nhằm đảm bảo các điều kiện đồng bộ đã nêu trong khoản 2 của Điều này hoặc có thể đã được đặc biệt cho phép trong một Phụ lục của Hiệp định này. Nếu một Bên đòi hỏi việc đệ trình vì các mục đích thu thập thông tin, Bên đó sẽ giảm thiểu gánh nặng hành chính của các yêu cầu và thủ

tục-đệ trình đối với các đại diện trung gian trong vận tải hàng không và các hãng hàng không được chỉ định của Bên kia.

## Điều 12. Giá cước

1. Các Bên sẽ cho phép từng hãng hàng không được chỉ định xây dựng giá cước vận tải hàng không trên cơ sở xem xét các khía cạnh thương mại trên thị trường. Sự can thiệp của các Bên sẽ chỉ giới hạn ở mức:

a) ngăn chặn giá cước hoặc thực tiễn phân biệt đối xử không hợp lý;

b) bảo vệ người tiêu dùng khỏi giá cao bất hợp lý hoặc có điều kiện hạn chế do việc lạm dụng vị trí chi phối; và

c) bảo vệ các hãng hàng không khỏi tình trạng giá thấp giả tạo vì có trợ giá hoặc giúp đỡ trực tiếp hoặc gián tiếp của chính phủ.

2. Giá cước đối với vận tải hàng không quốc tế giữa lãnh thổ của các Bên sẽ không bị yêu cầu đệ trình. Mặc dù có quy định trên, khi được yêu cầu, các hãng hàng không được chỉ định của các Bên sẽ tiếp tục cho nhà chức trách hàng không các Bên tiếp cận ngay lập tức các thông tin về giá cước trước đây, hiện tại và dự kiến theo phương thức và mẫu có thể chấp nhận đối với các nhà chức trách hàng không.

3. Không Bên nào đơn phương có hành

động ngăn chặn việc đưa vào áp dụng hoặc tiếp tục áp dụng một giá cước dự kiến áp dụng hoặc đã áp dụng bởi (i) một hãng hàng không của mỗi Bên trả cho vận tải hàng không quốc tế giữa các lãnh thổ của các Bên, hoặc (ii) một hãng hàng không của một Bên trả cho vận tải hàng không quốc tế giữa lãnh thổ của Bên kia và bất kỳ nước nào khác, bao gồm trong cả 2 trường hợp vận tải trên cơ sở thông chặng và nội chặng. Nếu một Bên tin tưởng rằng bất kỳ giá cước nào như vậy không phù hợp các quy định có trong khoản 1 của Điều này, Bên đó sẽ yêu cầu trao đổi và thông báo cho Bên kia biết những lý do không thỏa mãn càng sớm càng tốt. Những trao đổi này sẽ diễn ra không muộn hơn 30 ngày kể từ khi nhận được yêu cầu, và các Bên sẽ hợp tác để đảm bảo thông tin cần thiết cho việc giải quyết vấn đề một cách hợp lý. Nếu các Bên đạt được thỏa thuận liên quan đến giá mà được thông báo là không chấp nhận, mỗi Bên sẽ nỗ lực hết sức để thực hiện thỏa thuận đó. Không có thỏa thuận như vậy giữa hai bên, giá cước sẽ bắt đầu có hiệu lực hoặc tiếp tục có hiệu lực.

### **Điều 13. Trao đổi ý kiến**

Mỗi Bên, vào bất cứ lúc nào, cũng có thể yêu cầu trao đổi ý kiến liên quan tới Hiệp định này. Việc trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu vào thời gian sớm nhất có thể, nhưng không được muộn hơn 60 ngày

kể từ ngày Bên kia nhận được yêu cầu trừ phi có thỏa thuận khác.

### **Điều 14. Giải quyết tranh chấp**

1. Bất cứ tranh chấp nào phát sinh từ Hiệp định này mà không được giải quyết tại vòng thương lượng chính thức đầu tiên, ngoại trừ những tranh chấp phát sinh theo khoản 3 của Điều 12 (Giá cước), có thể được hai Bên thỏa thuận đưa đến một cá nhân hoặc tổ chức quyết định. Nếu các Bên không nhất trí như vậy, thì theo yêu cầu của bất kỳ Bên nào, tranh chấp đó sẽ được đưa ra trọng tài theo thủ tục được quy định dưới đây.

2. Trọng tài sẽ là một hội đồng gồm ba trọng tài viên được thành lập như sau:

a) Trong vòng 30 ngày sau khi nhận được yêu cầu về trọng tài, mỗi Bên sẽ chỉ định một trọng tài viên. Trong vòng 60 ngày sau khi được chỉ định, hai trọng tài này sẽ thỏa thuận chỉ định một trọng tài viên thứ ba làm Chủ tịch Hội đồng trọng tài;

b) Nếu một trong hai Bên không chỉ định được một trọng tài viên, hoặc trọng tài thứ ba không được chỉ định theo mục a của khoản này thì một trong hai Bên có thể yêu cầu Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế bổ nhiệm một hoặc các trọng tài cần thiết trong vòng 30 ngày. Nếu Chủ tịch Hội đồng có quốc tịch của một trong hai Bên thì Phó

chủ tịch có thâm niên nhất không ở tình trạng như vậy sẽ thực hiện việc bổ nhiệm.

3. Trừ phi có thỏa thuận khác, trọng tài sẽ quyết định giới hạn quyền tài phán của mình phù hợp với Hiệp định này và đề ra thủ tục tố tụng của mình. Khi đã được thành lập, Hội đồng có thể khuyến nghị các biện pháp giải quyết tạm thời trong khi chờ quyết định cuối cùng. Theo ý muốn của Hội đồng trọng tài hoặc theo yêu cầu của một trong hai Bên, một hội nghị nhằm xác định các vấn đề sẽ đưa ra phân xử và các thủ tục cụ thể cần tuân thủ sẽ được tổ chức không muộn hơn 15 ngày sau ngày Hội đồng trọng tài được thành lập một cách đầy đủ.

4. Trừ phi có thỏa thuận khác hay Hội đồng chỉ đạo khác, mỗi Bên sẽ đệ trình một bản tuyên bố của mình trong vòng 45 ngày từ khi hội đồng trọng tài được thành lập một cách đầy đủ. Sẽ có trả lời 60 ngày sau. Hội đồng trọng tài sẽ tổ chức một buổi điều trần theo yêu cầu của một Bên hoặc theo sáng kiến của Hội đồng trong vòng 15 ngày sau khi có trả lời.

5. Hội đồng trọng tài sẽ cố gắng đưa ra quyết định bằng văn bản trong vòng 30 ngày sau khi kết thúc điều trần, hoặc nếu không tổ chức điều trần, thì sau khi hai bên đã nhận được trả lời. Quyết định của đa số của Hội đồng trọng tài sẽ được áp dụng.

6. Các Bên có thể yêu cầu giải thích rõ phán quyết của trọng tài trong vòng 15 ngày sau khi phán quyết được công bố và việc giải thích phải được thực hiện trong vòng 15 ngày kể từ ngày nhận được yêu cầu.

7. Mỗi Bên sẽ thực hiện bất kỳ phán quyết nào của Hội đồng trọng tài ở mức phù hợp với luật quốc gia của mình.

8. Các chi phí của Hội đồng trọng tài, bao gồm cả phí và chi phí của các trọng tài viên, sẽ chia đều cho các Bên. Bất kỳ chi phí nào của Chủ tịch Hội đồng Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế có liên quan tới các thủ tục được nêu tại khoản 2b của Điều này cũng sẽ được coi là một phần của các chi phí của Hội đồng trọng tài.

#### **Điều 15. Chấm dứt**

Mỗi Bên, vào bất cứ lúc nào, cũng có thể gửi thông báo bằng văn bản cho Bên kia quyết định của mình chấm dứt Hiệp định này. Thông báo như vậy sẽ được gửi đồng thời tới Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế. Hiệp định này sẽ chấm dứt vào lúc nửa đêm (tại nơi Bên kia nhận được thông báo) ngay trước ngày tròn một năm của ngày Bên kia nhận được thông báo, trừ phi thông báo đó được thu hồi bằng thỏa thuận của các Bên trước khi kết thúc thời hạn này.

#### **Điều 16. Đăng ký với ICAO**

Hiệp định này cùng với tất cả các sửa đổi của nó sẽ được đăng ký với Tổ chức Hàng không Dân dụng Quốc tế.

### **Điều 17. Có hiệu lực**

Hiệp định này sẽ có hiệu lực khi hoàn tất việc trao đổi công hàm giữa các Bên xác nhận rằng mỗi Bên đã hoàn thành các thủ tục nội bộ cần thiết cho việc hiệu lực của Hiệp định này, và sẽ có hiệu lực trong thời gian năm năm, và có thể kéo dài hiệu lực bằng thông báo bằng văn bản của các Bên.

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 Oa-sinh-tơn D.C., ngày 04/12/2003, thành hai bản bằng tiếng Anh và tiếng Việt, mỗi bản có giá trị như nhau./.

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

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

**Đào Đình Bình**

THAY MẶT CHÍNH PHỦ HỢP  
CHUNG QUỐC HOA KỲ

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

**Norman Mineta**

## **Phụ lục I**

### **VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THƯỜNG LỆ**

#### *Phần 1*

#### **ĐƯỜNG BAY**

Các hãng hàng không của một Bên được chỉ định theo Phụ lục này sẽ được quyền thực hiện vận tải hàng không quốc tế thường lệ, theo các quy định của việc chỉ định, giữa các điểm trên các đường bay sau đây:

A. Đường bay của một hay các hãng hàng không do Chính phủ Hoa Kỳ chỉ định:

Từ các điểm phía sau Hoa Kỳ qua Hoa Kỳ và các điểm giữa đến một điểm hoặc các điểm tại Việt Nam và điểm quá.

B. Đường bay của một hay các hãng hàng không do Chính phủ Việt Nam chỉ định:

Từ các điểm phía sau Việt Nam qua Việt Nam và các điểm giữa đến một điểm hoặc các điểm tại Hoa Kỳ và điểm quá.

#### *Phần 2*

#### **KHAI THÁC LINH HOẠT**

Mỗi hãng hàng không được chỉ định, trên bất kỳ hay tất cả các chuyến bay và theo quyết định của mình, có thể:

1. khai thác các chuyến bay theo một hay cả hai chiều;

2. kết hợp nhiều số hiệu chuyến bay vào một hoạt động khai thác tàu bay;

3. bay tới các điểm sau, giữa và quá và các điểm trong lãnh thổ của các Bên trên các đường bay với bất cứ sự kết hợp nào và theo bất cứ trật tự nào;

4. hủy bỏ các điểm dừng tại bất cứ điểm hay các điểm nào; và

5. chuyển tải từ bất kỳ tàu bay nào của mình sang các tàu bay khác của mình tại bất kỳ điểm nào trên đường bay; và

6. bay các điểm phía sau bất cứ điểm nào trên lãnh thổ của mình thay đổi hoặc không thay đổi loại tàu bay hoặc số hiệu chuyến bay và có thể tiếp thị và quảng cáo các chuyến bay đó đến công chúng như là các chuyến bay trực thông; mà không chịu bất cứ giới hạn nào về hướng và địa lý và không mất đi bất cứ quyền vận chuyển nào được phép theo Hiệp định này, với điều kiện, chuyến bay đó phục vụ một điểm trong lãnh thổ của Bên chỉ định hãng hàng không đó.

### Phần 3

#### THAY ĐỔI TÀU BAY

Trên một hay các chặng của các đường bay nói trên, bất cứ hãng hàng không được chỉ định nào cũng có thể thực hiện vận tải hàng không quốc tế mà không bị các giới hạn về thay đổi, tại bất cứ điểm nào trên đường bay, loại và số lượng tàu bay khai thác; với điều kiện, ở hướng bay

ra bên ngoài, việc vận chuyển vượt quá điểm đó là sự tiếp tục của việc vận chuyển từ lãnh thổ của Bên đã chỉ định hãng hàng không đó và ở hướng bay vào trong, việc vận chuyển tới lãnh thổ của Bên đã chỉ định hãng hàng không đó là sự tiếp tục của việc vận chuyển từ điểm quá điểm đó.

## Phụ lục II

### VẬN TẢI HÀNG KHÔNG THUÊ CHUYỂN

#### Phần 1

A. Các hãng hàng không của một Bên được chỉ định theo Phụ lục này, theo các quy định của việc chỉ định, sẽ có quyền vận tải thuê chuyến quốc tế hành khách (và hành lý của họ) và/hoặc hàng hóa (bao gồm, nhưng không hạn chế ở, các chuyến bay thuê chuyến thực hiện dịch vụ giao nhận hàng hóa, vận chuyển thuê chuyến riêng rẽ hay kết hợp (hành khách/hàng hóa)):

1. Giữa bất kỳ một hay các điểm nào trên lãnh thổ của Bên chỉ định hãng hàng không đó và bất cứ một hay nhiều điểm nào trên lãnh thổ của Bên kia; và

2. Giữa bất kỳ một hay các điểm nào trên lãnh thổ của Bên kia và bất cứ một hay nhiều điểm trên lãnh thổ của một nước thứ ba, với điều kiện, chuyến bay như vậy hình thành một phần của một hoạt động khai thác liên tục, có hoặc không sự thay đổi tàu bay, bao gồm

chuyến bay đến nước mình với mục đích thực hiện vận tải địa phương giữa nước mình và lãnh thổ của Bên kia.

**B.** Đối với việc thực hiện các chuyến bay theo Phụ lục này, các hãng hàng không được chỉ định của mỗi Bên theo Phụ lục này cũng sẽ có quyền: (1) có điểm dừng quá cảnh tại bất kỳ điểm nào bên trong hoặc bên ngoài lãnh thổ của các Bên; (2) thực hiện chuyên chở quá cảnh qua lãnh thổ của Bên kia; (3) kết hợp trên cùng một tàu bay vận chuyển bắt đầu từ lãnh thổ của một Bên, vận chuyển bắt đầu từ lãnh thổ của Bên kia, và vận chuyển bắt đầu từ nước thứ ba; và (4) thực hiện vận tải hàng không quốc tế mà không có bất cứ hạn chế nào về thay đổi, tại bất kỳ điểm nào trên đường bay, loại hoặc số hiệu tàu bay được khai thác; với điều kiện, ở hướng bay ra bên ngoài, vận tải vượt quá điểm đó là sự tiếp tục của vận tải từ lãnh thổ của Bên chỉ định hãng hàng không đó và ở hướng bay vào bên trong, vận tải đến lãnh thổ của Bên chỉ định hãng hàng không đó là sự tiếp tục của vận tải từ quá điểm đó.

**C.** Mỗi Bên sẽ xem xét có thiện chí đối với đơn của các hãng hàng không của Bên kia xin thực hiện vận chuyển không được quy định tại Phụ lục này trên cơ sở thân thiện và có đi có lại.

### Phần 2

**A.** Mỗi hãng hàng không do một Bên chỉ định thực hiện vận tải hàng không

thuê chuyến quốc tế bắt đầu từ lãnh thổ của một trong hai Bên, dù là vận chuyển một chiều hay khứ hồi, sẽ được lựa chọn tuân thủ luật pháp, quy định và các quy tắc về bay thuê chuyến hoặc là của nước mình hoặc của Bên kia. Nếu một Bên áp dụng các quy tắc, quy định, điều khoản, điều kiện hoặc hạn chế khác đối với một hoặc nhiều hãng hàng không của mình, hoặc đối với các hãng hàng không của các nước khác, thì từng hãng hàng không được chỉ định sẽ chịu điều chỉnh bởi những điều ít hạn chế hơn của các quy định đó.

**B.** Tuy nhiên, không một điểm nào nêu trong khoản trên giới hạn các quyền của mỗi Bên được yêu cầu các hãng hàng không do một trong hai Bên chỉ định theo Phụ lục này tuân thủ các yêu cầu liên quan tới việc bảo vệ các quỹ hành khách và các quyền hủy vé và hoàn tiền của hành khách.

### Phần 3

Trừ các quy tắc bảo vệ người tiêu dùng được nêu tại khoản trên, không Bên nào yêu cầu một hãng hàng không do Bên kia chỉ định theo Phụ lục này, đối với việc vận chuyển từ lãnh thổ của Bên kia đó hoặc một nước thứ ba trên cơ sở vận chuyển một chiều hay khứ hồi, đệ trình nhiều hơn thông báo tuân thủ luật pháp, quy định và quy tắc hiện hành đã được nói tới tại Phần 2 của Phụ lục này hoặc giấy phép miễn áp dụng luật, quy định, quy tắc đó do nhà chức trách hàng không có thẩm quyền cấp.



### Phụ lục III

## NGUYÊN TẮC KHÔNG PHÂN BIỆT ĐỐI XỬ TRONG VÀ CẠNH TRANH GIỮA CÁC HỆ THỐNG ĐẶT GIỮ CHỖ BẰNG MÁY TÍNH

Nhận thấy Điều 11 (Cạnh tranh công bằng) của Hiệp định này đảm bảo cho các hãng hàng không của cả hai Bên “một cơ hội công bằng và ngang nhau để cạnh tranh”,

Xét thấy rằng một trong những khía cạnh quan trọng nhất của khả năng cạnh tranh của một hãng hàng không là khả năng cung cấp thông tin cho công chúng về các dịch vụ của mình một cách công bằng và vô tư, và do đó, rằng chất lượng thông tin về dịch vụ của hãng hàng không cung cấp cho các đại lý du lịch trực tiếp chuyển thông tin đó tới công chúng đi lại và khả năng của một hãng hàng không cung cấp cho các đại lý đó các hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính (CRS) cạnh tranh là nền tảng của các cơ hội cạnh tranh của một hãng hàng không, và

Xét thấy rằng cũng cần thiết đảm bảo rằng các lợi ích của người tiêu dùng các sản phẩm vận tải hàng không được bảo vệ khỏi bất kỳ việc sử dụng sai và giới thiệu sai lệch thông tin đó và rằng các hãng hàng không và các đại lý du lịch được tiếp cận các hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính cạnh tranh hiệu quả:

1. Các Bên đồng ý rằng các CRS sẽ có các màn hình hiển thị tích hợp chính trên đó:

a) Thông tin về các chuyến bay quốc tế, bao gồm cả việc xây dựng nối chuyến trên các chuyến bay đó, sẽ được soạn và hiển thị dựa trên các tiêu chuẩn không phân biệt đối xử và khách quan không chịu ảnh hưởng trực tiếp hay gián tiếp của hãng hàng không hay đặc tính thị trường. Các tiêu chuẩn như vậy sẽ áp dụng đồng đều đối với tất cả các hãng hàng không tham gia.

b) Cơ sở dữ liệu CRS càng đầy đủ càng tốt.

c) Người cung cấp CRS không được xóa các thông tin các hãng hàng không tham gia đã chuyển đến; những thông tin đó phải chính xác và công khai; ví dụ, các chuyến bay liên danh và thay đổi tàu bay với các điểm dừng cần được thể hiện rõ với các đặc điểm như vậy.

d) Tất cả các CRS có tại các đại lý du lịch trực tiếp phân phối thông tin về các chuyến bay tới công chúng đi lại trên lãnh thổ của một Bên không chỉ là bắt buộc mà còn có quyền hoạt động phù hợp với các quy tắc về CRS áp dụng trên lãnh thổ nơi CRS được khai thác.

e) Các đại lý du lịch được phép dùng bất cứ màn hình hiển thị phụ nào có sẵn thông qua CRS nếu đại lý du lịch có yêu cầu cụ thể về màn hình hiển thị đó.

2. Mỗi Bên sẽ yêu cầu từng người cung

cấp CRS hoạt động trên lãnh thổ của mình cho phép tất cả các hãng hàng không sẵn sàng trả các khoản phí không phân biệt đối xử đang áp dụng để được tham gia vào hệ thống CRS của mình. Mỗi Bên sẽ yêu cầu rằng tất cả các thiết bị phân phối mà một người bán hệ thống cung cấp phải được chào bán trên cơ sở không phân biệt đối xử cho các hãng hàng không tham gia. Mỗi Bên sẽ yêu cầu người cung cấp CRS cho hiển thị, trên cơ sở không phân biệt đối xử, khách quan, trung lập về người vận chuyển và trung lập về thị trường, các chuyến bay quốc tế của các hãng hàng không tham gia trên tất cả các thị trường mà họ muốn bán các chuyến bay đó. Khi có yêu cầu, người cung cấp CRS sẽ công bố các chi tiết về các thủ tục cập nhật và lưu giữ cơ sở dữ liệu của mình, tiêu chuẩn soạn và xếp thứ tự ưu tiên thông tin, mức độ chú trọng đối với tiêu chuẩn đó và các tiêu chuẩn dùng để chọn các điểm nối và việc đưa các chuyến bay nối chuyến vào.

**3.** Người cung cấp CRS hoạt động trên lãnh thổ của một Bên được quyền mang vào, duy trì và tự do cung cấp CRS cho các đại lý du lịch hoặc công ty du lịch có hoạt động kinh doanh chính là phân phối sản phẩm liên quan tới đi lại trên lãnh thổ của Bên kia, nếu CRS đó tuân thủ các nguyên tắc này.

**4.** Không một Bên nào, trên lãnh thổ của mình, áp đặt hoặc cho phép áp đặt đối với người cung cấp CRS của Bên kia các yêu cầu chặt chẽ hơn, về việc tiếp cận

và sử dụng các phương tiện thông tin, chọn và sử dụng các phần cứng và phần mềm của CRS, và lắp đặt kỹ thuật phần cứng CRS, so với những yêu cầu đối với người cung cấp CRS của mình.

**5.** Không Bên nào, trên lãnh thổ của mình, áp đặt hoặc cho phép áp đặt đối với người cung cấp CRS của Bên kia các yêu cầu hạn chế về hiển thị CRS (bao gồm cả hiệu đính và hiển thị các thông số), khai thác, hoặc bán hơn so với những yêu cầu đối với người cung cấp CRS của mình.

**6.** Các CRS đang hoạt động trên lãnh thổ của một Bên mà tuân thủ các nguyên tắc này và các tiêu chuẩn điều tiết không phân biệt đối xử, kỹ thuật và an ninh thích hợp khác sẽ có quyền được tiếp cận có hiệu quả và nguyên vẹn trên lãnh thổ của Bên kia. Một khía cạnh của điều này là một hãng hàng không được chỉ định sẽ tham gia vào bất cứ hệ thống nào được cung cấp cho các đại lý du lịch trong lãnh thổ của Bên kia một cách đầy đủ như trên lãnh thổ nước mình. Chủ sở hữu/nhà khai thác các CRS của một Bên sẽ có cơ hội tương tự để làm chủ/khai thác các CRS mà tuân thủ các nguyên tắc này trong lãnh thổ của Bên kia như các chủ sở hữu/nhà khai thác của Bên đó. Mỗi Bên sẽ đảm bảo rằng các hãng hàng không và nhà cung cấp CRS của mình không phân biệt đối xử đối với đại lý du lịch trên lãnh thổ nước mình bởi vì họ sử dụng hay sở hữu CRS cũng được khai thác ở lãnh thổ của Bên kia.

## Phụ lục IV

### ĐIỀU KHOẢN ĐẶC BIỆT

Không tính đến bất kỳ điều khoản nào khác của Hiệp định này, các quy định sau sẽ được áp dụng:

#### A. Chỉ định, Tần suất, và Đường bay đối với các chuyến bay thường lệ, kết hợp

Các chuyến bay thường lệ, kết hợp, trừ việc vận chuyển chỉ được thực hiện theo các thỏa thuận hợp tác theo Điều 8, khoản 7 (Liên danh), sẽ được giới hạn như sau:

(1) Hai hãng hàng không có thể được mỗi Bên chỉ định cho các chuyến bay đó cho đến ngày 01/3/2006, và hãng thứ ba trong năm tiếp theo.

(2) Các hãng hàng không không được chỉ định phù hợp với khoản A(1) có thể khai thác với tần suất lên tới 7 chuyến khứ hồi/tuần đối với chuyến bay thường lệ, kết hợp.

(3) Các hãng hàng không do Hoa Kỳ chỉ định phù hợp với khoản A(1) không được khai thác các điểm tại Pháp hoặc Hàn Quốc như là các điểm trung gian hoặc các điểm quá, và không được chuyên chở nội địa (“thương quyền năm”) (1) giữa Việt Nam và Hồng Công cho đến ngày 15/10/2005 hoặc (2) giữa Việt Nam và Đài Loan hoặc Nhật Bản.

(4) Các hãng hàng không do Việt Nam chỉ định phù hợp với khoản A(1) không

được chuyên chở nội địa (“thương quyền năm”) giữa Hoa Kỳ và Nhật Bản.

(5) Khi tham gia vào các chuyến bay đó, các hãng hàng không do mỗi Bên chỉ định có thể khai thác:

(a) các điểm trung gian tại không quá ba nước;

(b) không quá năm điểm tại lãnh thổ của Bên kia; và

(c) các điểm quá tại không quá ba nước.

Các điểm quá không được khai thác như các điểm trung gian, hoặc các điểm trung gian không được khai thác như các điểm quá. Mỗi Bên có thể chọn các điểm và các nước cho các hãng hàng không do mình chỉ định khai thác, và có thể thay đổi việc lựa chọn này bằng việc thông báo cho Bên kia biết trước 30 ngày.

#### B. Đường bay cho các chuyến bay chở hàng, thường lệ

(1) Các hãng hàng không do Hoa Kỳ chỉ định không được vận chuyển hàng hóa nội địa giữa Việt Nam và Hồng Công cho đến 15/10/2005, hoặc giữa Việt Nam và Nhật Bản, Đài Loan hoặc Pháp.

(2) Các hãng hàng không do Việt Nam chỉ định không được chuyên chở nội địa (“thương quyền năm”) giữa Hoa Kỳ và Nhật Bản.

(3) Không tính đến những quy định trên, các nhà chuyên chở của mỗi Bên có thể chuyên chở nội địa giữa các điểm tại

lãnh thổ của Bên kia và các điểm tại bất kỳ nước thứ ba nào, có là như là vận chuyển quá cảnh hoặc là vận chuyển nối chuyến trực tiếp, qua một điểm trung gian hoặc điểm quá không bị loại trừ tại khoản (1) và (2) của phần B.

### **C. Chuyến bay thuê chuyến kết hợp**

Các hãng hàng không do mỗi Bên chỉ định có thể khai thác tổng cộng 52 (năm mươi hai) chuyến bay khứ hồi thuê chuyến kết hợp một năm.

### **D. Liên danh**

Phù hợp với Điều 8, khoản 7, các hãng hàng không do Việt Nam chỉ định có thể khai thác 25 điểm tại Hoa Kỳ chỉ trên cơ sở liên danh. Nhà chức trách hàng không

của Việt Nam có thể thay đổi bất kỳ điểm nào sau khi có thông báo cho Chính phủ Hoa Kỳ trước 30 ngày.

### **E. Phí và Lệ phí sử dụng**

Không tính đến Điều 10 (1), quy định sau đây sẽ được áp dụng thay thế cho Điều 10 (1) cho đến ngày 15/10/2007:

Phí và Lệ phí sử dụng do nhà chức trách hoặc cơ quan thu phí và lệ phí có thẩm quyền của mỗi Bên quy định sẽ được áp dụng đối với các hãng hàng không của Bên kia với các điều kiện không được kém ưu đãi hơn các điều kiện ưu đãi nhất áp dụng đối với bất cứ hãng hàng không nước ngoài nào khác tại thời điểm thu phí và lệ phí đó./.