

## **HIỆP ĐỊNH ĐA BIÊN ASEAN VỀ DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG**

Chính phủ các nước Brunei Darussalam, Vương Quốc Cambodia, Cộng Hòa Indonesia, Cộng Hòa Dân Chủ Nhân Dân Lào, Malaysia, Liên Bang Myanmar, Cộng Hòa Philippines, Cộng Hòa Singapore, Vương Quốc Thái Lan và Cộng Hòa XHCN Việt Nam, các Quốc gia thành viên của Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) (sau đây gọi chung là “các Bên ký kết” hoặc gọi riêng là “Bên ký kết”)

Nhắc lại Tuyên bố Hòa hợp ASEAN II (Bali Concord II) tại Bali, Indonesia ngày 7 tháng 10 năm 2003, theo đó ASEAN cam kết tăng cường và mở rộng hội nhập kinh tế nội khối và liên kết với các nền kinh tế thế giới để tiến tới Cộng đồng Kinh tế ASEAN;

Khẳng định chương trình chính sách để thực hiện tự do hóa hoàn toàn và hội nhập dịch vụ hàng không ASEAN quy định trong Kế hoạch Hành động đối với Hội nhập và Tự do hóa vận tải hàng không ASEAN ban hành tại Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải ASEAN lần thứ 10 tổ chức ngày 23 tháng 11 năm 2004 tại Phnom Penh, Cambodia;

Nhắc lại Chương trình hành động Viên ban hành tại Hội nghị cấp cao ASEAN lần thứ 10 tổ chức ngày 28 tháng 11 năm 2004 tại Viên, Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào, nhằm kêu gọi đẩy mạnh thỏa thuận mở cửa bầu trời và thúc đẩy tự do hóa dịch vụ vận tải hàng không;

Nhắc lại quyết định của Hội nghị Bộ trưởng Giao thông vận tải lần thứ 10 tổ chức tại Phnom Penh, Cambodia ngày 23 tháng 11 năm 2004 thông qua Lộ trình hội nhập của ngành du lịch hàng không và Kế hoạch hành động ASEAN về hội nhập và tự do hóa vận tải hàng không giai đoạn 2005-2015, đưa ra những hành động chiến lược nhằm tự do hóa dịch vụ hàng không trong khu vực ASEAN và thúc đẩy một môi trường thuận lợi cho một thị trường hàng không thống nhất và đơn nhất trong khu vực ASEAN;

Cam kết duy trì, phát triển và củng cố thêm mối quan hệ và hợp tác hữu nghị giữa các nước;

Thừa nhận rằng dịch vụ hàng không quốc tế hiệu quả và có tính cạnh tranh là yếu tố quan trọng giúp phát triển thương mại, mang lại lợi ích cho khách hàng, và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế;

Với mong muốn đảm bảo mức độ an toàn và an ninh cao nhất trong vận tải hàng không quốc tế và tái khẳng định sự quan tâm lớn của họ về các hành vi hoặc mối đe dọa cho an ninh máy bay vốn hủy hoại sự an toàn cho người hoặc tài sản, tác động bất lợi đến việc khai thác vận tải hàng không và lòng tin của công chúng về sự an toàn của hàng không dân dụng;

Với mong muốn thúc đẩy và nâng cao các dịch vụ hàng không cũng như các hoạt động liên quan, bổ sung cho các nỗ lực thúc đẩy và tự do hóa vận tải khác trong ASEAN;

Với mong muốn tháo bỏ những hạn chế, trên cơ sở từng bước, nhằm đạt đến sự linh hoạt cao hơn và khả năng khai thác dịch vụ vận chuyển hàng hóa trong ASEAN với mục đích xây dựng một thị trường hàng không ASEAN thống nhất vào năm 2015;

Với tư cách là các Bên ký kết của Công ước về hàng không dân dụng quốc tế, được ký tại Chicago ngày 7 tháng 12 năm 1944, và mong muốn tuân thủ các nguyên tắc và quy định của Công ước nêu trên; và

Với mong muốn ký kết một Hiệp định đa phương về dịch vụ hàng không

Đã thỏa thuận như sau:

### **ĐIỀU 1**

#### **ĐỊNH NGHĨA**

Trong phạm vi Hiệp định này, trừ khi có quy định khác:

1. “Công ước” nghĩa là Công ước về hàng không dân dụng quốc tế được ký tại Chicago ngày 7 tháng 12 năm 1944, và bao gồm: (i) bất kỳ sửa đổi nào có hiệu lực theo Điều 94(a) của Công ước và được tất cả các Bên ký kết thông qua, và (ii) bất kỳ Phụ lục nào hoặc sửa đổi của Phụ lục đó thông qua theo Điều 90 của Công ước, trong chừng mực khi những Phụ lục hoặc sửa đổi đó

có hiệu lực tại tất cả các Bên ký kết của Hiệp định này tại bất kỳ thời gian nào.

2. “Nhà chức trách hàng không” là Bộ trưởng chịu trách nhiệm về Hàng không dân dụng, hoặc bất kỳ đơn vị hoặc tổ chức nào được ủy quyền thực hiện các quyền hạn của mình hoặc các chức năng tương tự.

3. “Hãng hàng không được chỉ định” (sau đây gọi chung là ‘hãng hàng không’) là một hãng hàng không đã được chỉ định và ủy quyền theo Điều 3 của Hiệp định này (Chỉ định và ủy quyền cho các hãng hàng không);

4. “Lãnh thổ” nghĩa là lãnh thổ đất liền, nội thủy, lãnh hải, vùng nước quần đảo, đáy biển và lớp đất phía dưới và vùng trời phía trên;

5. “Dịch vụ hàng không”, “dịch vụ hàng không quốc tế”, và “hãng hàng không” có nghĩa tương ứng theo quy định tại Điều 96 của Công ước;

7. “Biểu giá” là giá được trả cho việc chuyên chở hành khách và hàng hóa và những điều kiện mà giá này áp dụng, bao gồm giá và những điều kiện cho đại lý và các dịch vụ phụ trợ khác nhưng không bao gồm thù lao và các điều kiện cho việc chuyển thư tín; “Các đường bay được chỉ định” là các tuyến hàng không được nêu trong phụ lục danh mục đường bay của Hiệp định này;

8. “Các dịch vụ được thỏa thuận” là các dịch vụ hàng không thực hiện việc chuyên chở hành khách, hàng hóa và/hoặc thư, tách riêng hoặc kết hợp để thu tiền thù lao hoặc tiền cho thuê trên các đường bay được chỉ định;

9. “Tạm dừng không vì mục đích thương mại” có nghĩa là việc hạ cánh cho bất kỳ mục đích nào ngoài việc đón hoặc trả hành khách, hàng hóa và/hoặc thư trong các dịch vụ hàng không quốc tế;

10. “Hiệp định” nghĩa là Hiệp định này, các phụ lục, nghị định thư và bất kỳ văn bản sửa đổi nào liên quan;

## **ĐIỀU 2**

### **TRAO QUYỀN**

1. Mỗi Bên ký kết trao cho Bên ký kết kia các quyền sau đây để thực hiện các dịch vụ hàng không quốc tế bởi các hãng hàng không của Bên ký kết đó:

a) quyền bay qua lãnh thổ của Bên ký kết mà không hạ cánh;

b) quyền hạ cánh trên lãnh thổ của nước mình không nhằm mục đích thương mại; và

c) những quyền khác được quy định trong Hiệp định này, bao gồm các quyền quy định trong Phụ lục I (Vận tải hàng không được cam kết) và Phụ lục II (các Nghị định thư từ 1 đến 6) của Hiệp định này nếu áp dụng.

2. Các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết, không phải các hãng hàng không được chỉ định theo Điều 3 của Hiệp định (Chỉ định và ủy quyền cho các hãng hàng không), cũng được hưởng các quyền được nêu tại các khoản 1(a) và (b) Điều này. Các hãng hàng không phải đáp ứng các điều kiện khác được nêu trong các luật, qui chế và qui định thường được áp dụng trong khai thác dịch vụ hàng không quốc tế bởi Bên ký kết xem xét hồ sơ đăng ký.

3. Không có điều khoản nào trong Hiệp định quy định rằng các hãng hàng không của một Bên ký kết được quyền nhận hành khách, hàng hóa hoặc thư, trong lãnh thổ của một Bên ký kết khác, và bay đến một điểm khác trong lãnh thổ của Bên ký kết đó.

## **ĐIỀU 3**

### **CHỈ ĐỊNH VÀ ỦY QUYỀN CHO CÁC HÃNG HÀNG KHÔNG**

1. Mỗi Bên ký kết có quyền chỉ định các hãng hàng không với số lượng bao nhiêu tùy thích cho mục đích tiến hành các dịch vụ hàng không quốc tế phù hợp với Hiệp định và có quyền rút hoặc thay đổi việc chỉ định đó. Việc chỉ định này được chuyển đi bằng văn bản thông qua các kênh

ngoại giao đến Tổng thư ký ASEAN để thông báo đến tất cả các Bên ký kết.

2. Ngay khi nhận được chỉ định, và hồ sơ đăng ký của các hãng hàng không, theo hình thức được qui định, mỗi Bên ký kết phải cấp thẩm quyền hoạt động và giấy phép kỹ thuật phù hợp trong thời hạn nhanh nhất có thể miễn là:

a) (i) quyền sở hữu cơ bản và việc kiểm soát hiệu quả đối với hãng hàng không đó được trao cho Bên ký kết chỉ định hãng hàng không, công dân của Bên ký kết đó, hoặc cả hai; hoặc

(ii) theo sự chấp thuận của một Bên ký kết tiếp nhận hồ sơ đăng ký đó, hãng hàng không được kết nạp và có trụ sở hoạt động trong lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó, về cơ bản vẫn được sở hữu và được kiểm soát một cách hiệu quả bởi một hoặc nhiều nước thành viên ASEAN và/hoặc công dân của mình, và Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó vẫn nắm giữ quyền kiểm soát hiệu quả;

b) Hãng hàng không phải đáp ứng các điều kiện khác được nêu trong các luật, qui chế và các qui định thường được áp dụng trong khai thác dịch vụ hàng không quốc tế bởi Bên ký kết đang xem xét hồ sơ đăng ký; và

c) Bên ký kết chỉ định hãng hàng không phải tuân thủ các điều khoản được nêu tại Điều 5 (An toàn) và Điều 6 (An ninh hàng không) của Hiệp định.

3. Các bên ký kết cấp thẩm quyền hoạt động theo khoản 2 của Điều này phải thông báo cho Tổng thư ký ASEAN để thông báo lại cho tất cả các Bên ký kết.

#### **ĐIỀU 4**

##### **GIỮ LẠI, TÍCH THU, ĐÌNH CHỈ VÀ GIỚI HẠN ỦY QUYỀN**

1. Mỗi Bên ký kết có quyền giữ lại, tích thu, đình chỉ, áp đặt điều kiện hoặc giới hạn thẩm quyền hoạt động hoặc giấy phép kỹ thuật được nêu tại Điều 3 (Chỉ định và ủy quyền cho các hãng hàng không) của Hiệp định đối với một hãng hàng không của một Bên ký kết khác, tạm thời hoặc vĩnh viễn nếu:

a) hãng hàng không đó không chứng minh mình đủ tư cách theo Điều 3, khoản 2 (a) (i) hoặc (ii); hoặc

b) hãng hàng không đó không tuân thủ luật pháp, qui chế và qui định được nêu tại Điều 14 (Áp dụng luật và qui định) của Hiệp định; hoặc

c) Bên ký kết kia không duy trì và thực hiện các tiêu chuẩn được nêu tại Điều 5 (An toàn) của Hiệp định.

2. Trừ khi hành động khẩn cấp là cần thiết để ngăn chặn việc không tuân thủ các khoản 1(b) hoặc 1(c) Điều này, các quyền được xác lập theo Điều này phải được thực hiện chỉ sau khi tham vấn với Bên ký kết chỉ định hãng hàng không, phù hợp với các điều khoản được nêu tại Điều 16 (Tham vấn và sửa đổi).

3. Một Bên ký kết thực hiện quyền giữ lại, thu hồi, đình chỉ, áp đặt điều kiện hoặc giới hạn thẩm quyền hoạt động hoặc giấy phép kỹ thuật theo khoản 1 Điều này phải thông báo đến Tổng thư ký ASEAN để thông báo lại cho tất cả các Bên ký kết:

4. Điều này không giới hạn quyền của bất kỳ Bên ký kết nào trong việc giữ lại, thu hồi, đình chỉ, áp đặt điều kiện hoặc giới hạn thẩm quyền hoạt động hoặc giấy phép kỹ thuật của các hãng hàng không của các Bên ký kết kia theo các điều khoản của Điều 6 (An ninh hàng không).

#### **ĐIỀU 5**

##### **AN TOÀN**

1. Mỗi Bên ký kết phải công nhận giá trị cho mục đích khai thác dịch vụ vận chuyển hàng hóa được qui định trong Hiệp định đối với các giấy chứng nhận đủ điều kiện bay, giấy chứng nhận tay nghề và các giấy phép được ban hành, hoặc được xác nhận bởi Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó và vẫn còn hiệu lực, miễn là các yêu cầu đối với các giấy chứng nhận hoặc giấy

phép đó ít nhất phải tương đương với những tiêu chuẩn tối thiểu có thể được thiết lập theo Công ước. Tuy nhiên, mỗi Bên ký kết được quyền từ chối công nhận giá trị cho mục đích bay trên lãnh thổ của mình đối với các giấy chứng nhận tay nghề và giấy phép được cấp hoặc xác nhận cho các công dân của mình bởi một Bên ký kết khác.

2. Mỗi Bên ký kết có thể đề nghị các buổi tham vấn liên quan đến an toàn hàng không và tiêu chuẩn an ninh được duy trì bởi một Bên ký kết khác liên quan đến phương tiện hàng không, tổ bay, máy bay và hoạt động của các hãng hàng không của Bên ký kết kia. Nếu, sau các buổi tham vấn này, Bên ký kết đầu tiên nhận thấy rằng Bên ký kết kia không duy trì và thực hiện một cách hiệu quả các tiêu chuẩn và yêu cầu an toàn an ninh hàng không trong các lĩnh vực này ít nhất tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu có thể được thiết lập theo Công ước, Bên ký kết kia phải được thông báo về những phát hiện này cũng như các bước được coi là cần thiết để tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu này; và Bên ký kết kia có trách nhiệm tiến hành hoạt động sửa sai phù hợp. Mỗi Bên ký kết có quyền giữ lại, thu hồi, đình chỉ, áp đặt điều kiện hoặc giới hạn thẩm quyền hoạt động hoặc giấy phép kỹ thuật của các hãng hàng không của Bên ký kết kia trong trường hợp Bên ký kết kia không tiến hành hoạt động sửa sai phù hợp trong khoản thời gian hợp lý.

## **ĐIỀU 6**

### **AN NINH HÀNG KHÔNG**

1. Căn cứ quyền lợi và nghĩa vụ của mình dưới luật pháp quốc tế, các Bên ký kết tái khẳng định rằng nghĩa vụ của họ đối với nhau trong việc bảo vệ an ninh hàng không dân dụng trước các hành vi can thiệp bất hợp pháp phải tạo thành một phần không thể tách rời của Hiệp định. Không giới hạn tính tổng quát về quyền và nghĩa vụ của mình theo luật pháp quốc tế, các Bên ký kết phải hành xử một cách cụ thể phù hợp với các điều khoản của Công ước về các hành vi phạm tội và một số hành vi khác thực hiện trên máy bay, ký tại Tokyo ngày 14/9/1963, Công ước về trấn áp việc chiếm giữ máy bay bất hợp pháp, ký tại Lahay ngày 16/12/1970, Công ước ngăn chặn các hành vi bất hợp pháp chống lại an toàn hàng không dân dụng, ký tại Montreal ngày 23/9/1971 cũng như bất kỳ công ước hoặc nghị định thư nào khác liên quan đến an ninh hàng không dân dụng mà tất cả các Bên ký kết tuân theo.

2. Theo yêu cầu, các Bên ký kết phải cung cấp sự hỗ trợ cần thiết cho nhau nhằm ngăn chặn các hành vi chiếm giữ bất hợp pháp máy bay dân dụng và các hành vi khác đối với an toàn của máy bay, hành khách, tổ bay, các phương tiện sân bay và dẫn đường hàng không, và xử lý bất kỳ mối đe dọa khác đối với an ninh hàng không dân dụng.

3. Các Bên ký kết, trong các mối quan hệ hỗ tương của mình, phải thực hiện theo đúng các điều khoản an ninh hàng không được lập bởi Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và được coi là phụ lục của Công ước; họ phải yêu cầu người khai thác máy bay trong danh sách đăng ký, người khai thác máy bay có trụ sở hoạt động chính hoặc nơi thường trú trong lãnh thổ của mình, và người khai thác sân bay trong lãnh thổ của mình phải thực hiện theo đúng các điều khoản an ninh hàng không.

4. Mỗi Bên ký kết phải tuân thủ các điều khoản an ninh được yêu cầu bởi các Bên ký kết khác khi bay vào, xuất phát từ và trong quá trình ở lại trong lãnh thổ tương ứng của họ và thực hiện đầy đủ biện pháp nhằm bảo vệ máy bay và kiểm tra hành khách, tổ bay, các vật dụng mang theo của họ cũng như hàng hóa và vật dụng phục vụ trên máy bay trước và trong quá trình chất dỡ hàng hóa. Mỗi Bên cũng cần phải xem xét một cách tích cực đối với bất kỳ đề nghị nào từ một Bên ký kết khác về các biện pháp an ninh đặc biệt nhằm ứng phó trước bất kỳ một đe dọa nào.

5. Khi một sự cố hoặc đe dọa từ việc chiếm giữ bất hợp pháp máy bay dân dụng hoặc các hành vi bất hợp pháp khác đối với an toàn cho máy bay, hành khách, tổ bay, trang thiết bị sân bay và dẫn đường hàng không xảy ra, các Bên ký kết phải hỗ trợ nhau bằng việc tiến hành các biện pháp liên lạc và biện pháp phù hợp khác nhằm chấm dứt nhanh chóng và an toàn đối với sự cố hoặc đe dọa đó.

6. Khi một Bên ký kết có lý do chính đáng để tin rằng Bên ký kết kia không tuân theo các điều khoản về an ninh hàng không, các nhà chức trách hàng không của Bên ký kết đó có thể đề nghị

tham vấn ngay lập tức với nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Việc không đạt được một thỏa thuận chính đáng trong vòng 15 ngày kể từ ngày nhận được đề nghị trên là căn cứ để giữ lại, thu hồi, đình chỉ, áp đặt điều kiện hoặc giới hạn thẩm quyền hoạt động hoặc giấy phép kỹ thuật của các hãng hàng không của Bên ký kết kia. Khi xảy ra một tình huống khẩn cấp, một Bên ký kết có thể tiến hành một hành động tạm thời trước khi hết hạn mười lăm ngày.

7. Mỗi Bên ký kết phải yêu cầu các hãng hàng không của một Bên ký kết mà cung cấp dịch vụ cho mình gửi chương trình an ninh vận hành đã được các nhà chức trách hàng không của Bên ký kết của hãng hàng không đó phê duyệt để xem xét chấp thuận.

## **ĐIỀU 7**

### **BIỂU GIÁ**

1. Biểu giá được áp dụng bởi các hãng hàng không của một Bên ký kết đối với các dịch vụ hàng không không được quy định trong Hiệp định phải được thiết lập ở mức hợp lý, tính đến các yếu tố liên quan, bao gồm lợi ích của người sử dụng, chi phí hoạt động, các đặc điểm dịch vụ, lợi nhuận hợp lý, biểu giá của các hãng hàng không khác và những xem xét thương mại khác trên thị trường.
2. Biểu giá của các hãng hàng không không cần phải nộp hoặc được chấp thuận bởi một trong hai Bên ký kết. Tuy nhiên, trường hợp luật pháp của một Bên ký kết đòi hỏi phải có sự chấp thuận trước đối với một biểu giá, thì việc áp dụng biểu giá đó phải được thỏa thuận tương ứng. Trong trường hợp này, nguyên tắc tương hỗ có thể được áp dụng bởi các Bên liên quan.
3. Các Bên ký kết thống nhất lưu ý đặc biệt đến các biểu giá có thể không được chấp nhận do những dấu hiệu phân biệt đối xử, mức giá cao quá mức hoặc những hạn chế không thể chấp nhận xuất phát từ hành vi lạm dụng vị thế khống chế, hoặc mức giá thấp do nhận trợ cấp trực tiếp hoặc gián tiếp từ chính phủ, hoặc các hoạt động hạn chế cạnh tranh khác.
4. Các Bên ký kết phải đảm bảo rằng các hãng hàng không phải cung cấp cho công chúng đầy đủ thông tin về giá vé cũng như các điều kiện kèm theo trong các thông tin quảng cáo liên quan đến vé máy bay.

## **ĐIỀU 8**

### **KHAI THÁC MÁY BAY THUÊ**

1. Khi một hãng hàng không đề xuất sử dụng một máy bay không phải là máy bay thuộc sở hữu của mình cho các dịch vụ được quy định trong Hiệp định này, những điều kiện dưới đây phải được thỏa mãn:
  - a) Những thỏa thuận này không tương đồng với việc cấp các thương quyền cho một hãng hàng không cho thuê trừ khi những thương quyền đó họ đã có;
  - b) lợi ích tài chính mà hãng hàng không cho thuê thu được không phụ thuộc vào lợi nhuận hoặc thua lỗ từ hoạt động của hãng hàng không có liên quan; và
  - c) trách nhiệm về điều kiện cất cánh và các tiêu chuẩn hoạt động và bảo trì của bất kỳ máy bay thuê do hãng hàng không đó khai thác phải được lập phù hợp với Công ước.
2. Ngoài các điều kiện trên đây, hãng hàng không không bị cấm cung cấp dịch vụ bằng việc sử dụng máy bay cho thuê miễn là hợp đồng cho thuê phải thỏa mãn các điều kiện được liệt kê trong khoản 1, Điều này.

## **ĐIỀU 9**

### **CÁC HOẠT ĐỘNG THƯƠNG MẠI**

1. Với việc tuân thủ pháp luật và quy định của các Bên ký kết khác, hãng hàng không của một Bên ký kết có quyền:
  - a) đem vào và sử dụng trong lãnh thổ của các Bên ký kết kia các nhân sự quản lý, chuyên gia, thiết bị văn phòng, các vật liệu quảng cáo và thiết bị liên quan cần cho việc khai thác dịch vụ

hàng không quốc tế;

b) thiết lập các văn phòng trong lãnh thổ của các Bên ký kết kia cho mục đích cung cấp, quảng cáo và bán dịch vụ hàng không;

c) tự do tham gia vào việc bán các dịch vụ hàng không trong lãnh thổ của các Bên ký kết khác một cách trực tiếp và thông qua các đại lý của mình; bán các dịch vụ hàng không theo qui định, và bất kỳ ai cũng có quyền mua các dịch vụ này bằng đồng tiền địa phương trong lãnh thổ đó hoặc, bằng các loại tiền tệ chuyển đổi tự do của các nước khác;

d) đổi tiền tệ và chuyển về lãnh thổ của công ty mình, theo yêu cầu, nguồn doanh thu địa phương vượt quá số tiền giải ngân tại địa phương. Việc đổi tiền tệ và chuyển tiền phải được chấp thuận ngay lập tức mà không bị áp đặt rào cản hoặc đánh thuế theo tỉ giá áp dụng tại thời điểm giao dịch vào ngày mà hãng hàng không đăng ký chuyển tiền lần đầu. Việc đổi tiền tệ và chuyển tiền phải được tiến hành phù hợp với các quy định về ngoại hối của Bên ký kết liên quan; và

e) thanh toán các khoản chi phí địa phương, bao gồm việc mua nhiên liệu, trong lãnh thổ của các Bên ký kết khác bằng đồng tiền địa phương. Các hãng hàng không của mỗi Bên ký kết có thể thanh toán các khoản chi phí đó trong lãnh thổ của các Bên ký kết khác bằng các loại tiền tệ được chuyển đổi tự do theo qui định tiền tệ địa phương;

2. Khi khai thác hoặc chào mời các dịch vụ được chấp thuận trên các đường bay đã được thỏa thuận, các hãng hàng không có thể, trong phạm vi các qui định, pháp luật và chính sách quốc gia, ký kết các thỏa thuận hợp tác tiếp thị, bao gồm nhưng không giới hạn việc ký kết thỏa thuận liên danh chuyển bay với:

a) các hãng hàng không của cùng Bên ký kết; và

b) các hãng hàng không của các Bên ký kết khác.

Miễn là tất cả các bên tham gia vào thỏa thuận này phải có các thương quyền cơ bản và thẩm quyền hoạt động phù hợp và thỏa mãn các yêu cầu được áp dụng cho các thỏa thuận này.

3. Hãng hàng không tiếp thị có thể phải nộp bất kỳ thỏa thuận hợp tác tiếp thị nào được ký với hãng hàng không vận hành cho các nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết để xem xét và chấp thuận theo khoản 2, Điều này trước khi được đề xuất gia nhập.

4. Khi chào bán các dịch vụ hàng không, hãng hàng không tiếp thị phải giải thích rõ với người mua vé, tại điểm bán vé, hãng hàng không nào là hãng hàng không vận hành cho mỗi phân khúc dịch vụ và hãng hàng không nào mà người mua sẽ ký kết hợp đồng mua bán.

## **ĐIỀU 10**

### **PHÍ SỬ DỤNG**

1. Không Bên ký kết nào được áp đặt hoặc cho phép áp đặt lên các hãng hàng không của Bên ký kết kia mức phí sử dụng cao hơn mức phí áp đặt lên hãng hàng không của mình khi khai thác các dịch vụ hàng không quốc tế tương tự.

2. Mỗi Bên ký kết phải khuyến khích việc trao đổi, tham vấn về phí sử dụng giữa các cơ quan thu phí có thẩm quyền và các hãng hàng không sử dụng dịch vụ và phương tiện được cung cấp bởi các cơ quan thu phí đó thông qua các tổ chức đại diện của các hãng hàng không nếu có thể. Bất kỳ những đề xuất nào về thay đổi phí sử dụng phải được thông báo đến người sử dụng để họ bày tỏ quan điểm của mình trước khi những thay đổi đó được thực hiện. Mỗi Bên ký kết phải khuyến khích hơn nữa các cơ quan thu phí của mình và người sử dụng trong việc trao đổi thông tin liên quan đến phí sử dụng.

## **ĐIỀU 11**

### **THUẾ HẢI QUAN**

1. Mỗi Bên ký kết, theo nguyên tắc hỗ tương, phải miễn trừ cho một hoặc nhiều hãng hàng không của Bên ký kết kia đến mức tối đa có thể theo luật quốc gia của mình về thuế hải quan, thuế tiêu thụ đặc biệt, phí kiểm tra và các loại thuế và phí khác đối với máy bay, nhiên liệu, thiết bị mặt đất,

dầu nhớt, vật dụng kỹ thuật, phụ tùng bao gồm động cơ, thiết bị máy bay thông thường, hàng hóa phục vụ trên máy bay và các vật dụng khác như vận đơn hàng không, và bất kỳ tài liệu nào mang biểu tượng của công ty và tài liệu quảng cáo được các hãng hàng không phân phối miễn phí, với mục đích để sử dụng hoặc được sử dụng chủ yếu gắn liền với việc khai thác dịch vụ hàng không của các hãng hàng không.

2. Các miễn trừ theo Điều này áp dụng cho các hàng hóa được nêu tại khoản 1:

- a) được đưa vào lãnh thổ của Bên ký kết bởi hãng hàng không của Bên ký kết khác;
- b) được giữ lại trên máy bay của hãng hàng không của một Bên ký kết khi đến hoặc rời lãnh thổ của Bên ký kết khác; hoặc
- c) được mang lên máy bay của hãng hàng không của một Bên ký kết trong lãnh thổ của Bên ký kết kia và được sử dụng cho mục đích khai thác các dịch vụ đã thỏa thuận bất kể việc các hàng hóa này có được sử dụng hoặc tiêu thụ hoàn toàn trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết đã cấp miễn trừ hay không miễn là quyền sở hữu của các hàng hóa này không được chuyển nhượng trong lãnh thổ của Bên ký kết nêu trên.

3. Thiết bị phục vụ bay thông thường, cũng như các hàng hóa và thiết bị thường được giữ lại trên máy bay của các hãng hàng không của bất kỳ Bên ký kết nào, có thể mang xuống lãnh thổ của Bên ký kết kia chỉ khi nào được sự chấp thuận của cơ quan hải quan của lãnh thổ đó. Trong trường hợp này, chúng có thể đặt dưới sự giám sát của các nhà chức trách được nêu trên trong thời hạn đủ để chúng tái xuất hoặc tiêu hủy theo qui định của hải quan.

4. Các miễn trừ được qui định tại Điều này cũng được áp dụng đối với một hãng hàng không của một Bên ký kết tham gia hợp đồng với một hãng hàng không khác vốn cũng hưởng những miễn trừ tương tự từ các Bên ký kết khác về việc cho mượn hoặc chuyển nhượng các hàng hóa được nêu trong khoản 1, Điều này trong phạm vi lãnh thổ của Bên ký kết kia.

## **ĐIỀU 12**

### **CẠNH TRANH CÔNG BẰNG**

Mỗi Bên ký kết thống nhất rằng:

- a) mỗi hãng hàng không phải có cơ hội cạnh tranh ngang nhau về dịch vụ hàng không quốc tế được qui định trong Hiệp định; và
- b) hành động để loại bỏ tất cả các kiểu phân biệt đối xử và/hoặc các hoạt động hạn chế cạnh tranh bởi Bên ký kết kia và/hoặc các hãng hàng không của nó được coi là gây ảnh hưởng bất lợi đến vị thế cạnh tranh của một hãng hàng không của bất kỳ Bên ký kết nào.

## **ĐIỀU 13**

### **CÁC BIỆN PHÁP PHÒNG VỆ**

1. Các Bên ký kết thống nhất rằng các hoạt động hàng không dưới đây có thể được coi là hoạt động hạn chế cạnh tranh cần xem xét chặt chẽ hơn:

- a) thu tiền vé trên các đường bay với mức giá gộp chung lại không đủ để trang trải chi phí cho việc cung cấp dịch vụ hàng không;
- b) bổ sung vượt mức sức chuyên chở hoặc tần suất dịch vụ hàng không quốc tế;
- c) các hoạt động bị nghi vấn được duy trì chứ không mang tính chất tạm thời;
- d) các hoạt động bị nghi vấn gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến kinh tế, hoặc tổn thất đáng kể cho hãng hàng không khác;
- e) các hoạt động bị nghi vấn thể hiện một ý định rõ ràng hoặc tạo ảnh hưởng làm tê liệt, loại trừ, hoặc tống một hãng hàng không khác ra khỏi thị trường; và
- f) hành vi cho thấy một sự lạm dụng vị thế khống chế trên đường bay;

2. Chính sách hỗ trợ của nhà nước cần phải minh bạch giữa các Bên ký kết và không bóp méo

sự cạnh tranh giữa các hãng hàng không của các Bên ký kết. Các Bên ký kết liên quan phải cung cấp đầy đủ thông tin về các khoản trợ cấp này cũng như việc sửa đổi, hoặc gia hạn các khoản trợ cấp đó cho các Bên ký kết khác nếu được yêu cầu. Thông tin này cần phải được xử lý với tính chất nhạy cảm và bảo mật cao nhất.

3. Nếu các nhà chức trách của một Bên ký kết thấy rằng hoạt động được dự tính hoặc thực hiện bởi một hãng hàng không của Bên ký kết kia có thể là hành vi cạnh tranh không công bằng theo các chỉ số được liệt kê tại khoản 1, Điều này, hoặc bất kỳ sự phân biệt đối xử nào đến từ việc trợ cấp và hỗ trợ thái quá của nhà nước của Bên ký kết kia, họ có thể yêu cầu được tham vấn, trao đổi theo qui định của Điều 16 để giải quyết vấn đề. Bất kỳ đề nghị nào trên đây phải được kèm theo lý do và buổi tham vấn phải được tiến hành trong vòng 15 ngày kể từ ngày nhận được đề nghị.

4. Nếu các Bên ký kết không đạt được giải pháp cho vấn đề thông qua các buổi tham vấn, bất kỳ Bên ký kết nào cũng có thể viện đến cơ chế giải quyết tranh chấp theo Điều 17 (Giải quyết tranh chấp) để giải quyết tranh chấp.

5. Mỗi Bên ký kết có quyền giữ lại, tịch thu, đình chỉ, áp đặt điều kiện hoặc giới hạn thẩm quyền hoạt động đối với một hãng hàng không của Bên ký kết kia nếu có cơ sở để tin rằng các hoạt động thiếu công bằng hoặc hạn chế cạnh tranh liên quan đến khoản 1 và 2, Điều này do Bên ký kết kia tiến hành, hoặc hãng hàng không của Bên ký kết đó gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến hoạt động của hãng hàng không mình.

#### **ĐIỀU 14**

#### **ÁP DỤNG LUẬT VÀ CÁC QUI ĐỊNH**

1. Khi vào, lưu lại hoặc rời lãnh thổ của một Bên ký kết, các hãng hàng không của bất kỳ Bên ký kết nào cũng phải tuân thủ luật pháp và qui định liên quan đến việc khai thác và dẫn đường hàng không của Bên ký kết đó.

2. Khi vào, lưu lại hoặc rời lãnh thổ của một Bên ký kết, hành khách, tổ bay, hoặc hàng hóa của các hãng hàng không của bất kỳ Bên ký kết nào đều phải tuân thủ luật pháp và qui định liên quan đến việc tiếp nhận hoặc rời lãnh thổ đối với hành khách, tổ bay, hoặc hàng hóa trên máy bay (kể cả các qui định về nhập cảnh, khai báo hải quan, an ninh hàng không, nhập cư, hộ chiếu, hải quan và kiểm dịch hoặc các qui định về bưu chính trong trường hợp có thư tín) của Bên ký kết đó.

3. Hành khách, hành lý và hàng hóa quá cảnh qua lãnh thổ của bất kỳ Bên ký kết nào và không rời khu vực sân bay vì mục đích này không phải chịu sự kiểm tra ngoại trừ các nguyên nhân về an ninh hàng không, kiểm soát chất gây nghiện, ngăn chặn nhập cư bất hợp pháp hoặc trong các trường hợp đặc biệt.

#### **ĐIỀU 15**

#### **THỐNG KÊ**

Theo yêu cầu, nhà chức trách hàng không của mỗi Bên ký kết phải cung cấp cho các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết kia theo định kỳ các số liệu thống kê hoặc thông tin tương tự khác liên quan đến hoạt động vận chuyển được tiến hành trên các dịch vụ đã được thỏa thuận.

#### **ĐIỀU 16**

#### **THAM VẤN VÀ SỬA ĐỔI**

1. Các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết thỉnh thoảng trao đổi với nhau nhằm đảm bảo việc thực hiện các điều khoản của Hiệp định này. Trừ khi có thỏa thuận khác, các buổi tham vấn trên phải được tiến hành vào ngày sớm nhất có thể nhưng không muộn hơn 60 ngày kể từ ngày Bên ký kết kia nhận được, thông qua các kênh ngoại giao hoặc phù hợp khác, văn bản đề nghị, bao gồm bản giải thích về các vấn đề sẽ được đưa ra. Khi ngày tháng của các buổi tham vấn đã được thống nhất, Bên ký kết đề nghị phải thông báo đến tất cả các Bên ký kết kia về các buổi tham vấn và những vấn đề sẽ được đưa ra. Bất kỳ Bên ký kết nào cũng có thể tham dự.



Ngay khi các buổi tham vấn kết thúc, tất cả các Bên ký kết cũng như Tổng thư ký ASEAN phải được thông báo về kết quả.

2. Nếu một phần ba Bên ký kết xét thấy cần phải sửa đổi bất kỳ điều khoản nào trong Hiệp định, họ có quyền chuyển đề nghị lên Tổng thư ký ASEAN, không sớm hơn mười hai tháng sau khi Hiệp định này có hiệu lực, để triệu tập một cuộc họp của tất cả các Bên ký kết nhằm xem xét bất kỳ sửa đổi nào mà họ có thể đề xuất. Việc sửa đổi này, nếu được thống nhất giữa tất cả các Bên ký kết và nếu cần thiết sau khi kết thúc các buổi tham vấn theo khoản 1, Điều này, đi vào hiệu lực khi có hơn một nửa Bên ký kết đệ trình văn kiện phê chuẩn hoặc chấp nhận sửa đổi đó.

3. Trường hợp đối với kết luận của bất kỳ công ước đa phương nào liên quan đến các dịch vụ hàng không quốc tế theo đó tất cả các Bên ký kết trở nên ràng buộc, Hiệp định này phải được sửa đổi tương ứng để phù hợp với các điều khoản của công ước đó.

## **ĐIỀU 17**

### **GIẢI QUYẾT TRANH CHẤP**

Các điều khoản của Nghị định thư ASEAN về Cơ chế giải quyết tranh chấp, được ký tại Viêng Chăn, Lào ngày 29/11/2004 cũng như bất kỳ sửa đổi nào liên quan, áp dụng đối với các tranh chấp phát sinh dưới Hiệp định này.

## **ĐIỀU 18**

### **MỐI QUAN HỆ VỚI CÁC HIỆP ĐỊNH KHÁC**

1. Hiệp định này hoặc bất kỳ biện pháp nào được thực hiện liên quan đến Hiệp định này không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của các Bên ký kết dưới bất kỳ hiệp định hoặc công ước quốc tế hiện hữu nào theo đó họ cũng là các Bên ký kết ngoại trừ được qui định tại khoản 3, Điều này.

2. Không có qui định nào trong Hiệp định này là gây phương hại đến quyền hoặc việc thực hiện các quyền này bởi bất kỳ Bên ký kết nào dưới các điều khoản của Công ước LHQ về Luật Biển năm 1982, đặc biệt đối với tự do hàng hải, quyền tự do đi lại, quyền đi lại trên các lần biển quần đảo hoặc quá cảnh của tàu thuyền và máy bay, và thống nhất với Hiến Chương LHQ.

3. Trường hợp có sự thiếu nhất quán giữa điều khoản của Hiệp định này và điều khoản của bất kỳ hiệp định dịch vụ hàng không song phương hoặc đa phương hiện hữu (kể cả những sửa đổi liên quan) theo đó có đến hai nước thành viên ASEAN hoặc hơn có ràng buộc hoặc không được qui định dưới Hiệp định này thì điều khoản nào ít bị áp đặt hơn hoặc tự do hơn hoặc không được qui định bởi Hiệp định này sẽ làm cơ sở áp dụng. Nếu sự thiếu nhất quán đó có liên quan đến các điều khoản về an toàn và an ninh hàng không, các điều khoản nào mô tả tiêu chuẩn cao hơn hoặc nghiêm ngặt hơn về an toàn hoặc an ninh hàng không sẽ làm cơ sở áp dụng.

## **ĐIỀU 19**

### **CÁC ĐIỀU KHOẢN CUỐI CÙNG**

1. Hiệp định này được đệ trình lên Tổng thư ký ASEAN để chuyển đến tất cả các Bên ký kết.

2. Hiệp định này phụ thuộc vào việc phê chuẩn hoặc chấp thuận của các Bên ký kết. Văn kiện phê chuẩn hoặc chấp thuận được đệ trình lên Tổng thư ký ASEAN để chuyển đến tất cả các Bên ký kết.

3. Hiệp định có hiệu lực vào ngày Văn kiện phê chuẩn hoặc chấp thuận lần thứ ba được gửi lên Tổng thư ký ASEAN và có hiệu lực giữa các Bên ký kết đã phê chuẩn hoặc chấp thuận.

4. Trong phạm vi khoản 3 Điều này, các nghị định thư được liệt kê tại Phụ lục II Hiệp định này có hiệu lực ngay khi được phê chuẩn hoặc chấp thuận như được nêu tại "Các điều khoản cuối cùng" của các Nghị định thư tương ứng. Các điều khoản của Hiệp định chỉ áp dụng đối với Nghị định thư nào đã đi vào hiệu lực giữa các Bên ký kết đã phê chuẩn hoặc chấp thuận.

5. Tổng thư ký ASEAN giữ danh sách đăng ký các đích đến hàng không và thẩm quyền hoạt động theo Điều 3 (Chỉ định và đăng ký các hãng hàng không) của Hiệp định này.

6. Tổng thư ký ASEAN đăng ký Hiệp định này với Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế ICAO ngay khi có hiệu lực.

**ĐỂ LÀM BẰNG**, những người ký tên dưới đây, được sự ủy quyền hợp thức của Chính phủ tương ứng của mình, đã ký vào Hiệp định này.

Hiệp định được làm tại Manila, Philippines ngày 20 tháng 5 năm 2009, thành một bản gốc duy nhất bằng tiếng Anh.

Thay mặt chính phủ Brunei Darussalam:

**PEHIN DATO ABU BAKAR APONG**

Bộ trưởng thông tin

Thay mặt chính phủ Vương Quốc Cambodia

**MAO HAVANNALL**

Quốc Vụ Khanh về Hàng không dân dụng

Thay mặt chính phủ Cộng Hòa Indonesia:

**JUSMAN SYAFII DJAMAL**

Bộ trưởng bộ giao thông

Thay mặt chính phủ Lào:

**SOMMAD PHOLSENA**

Bộ trưởng các công trình công cộng và giao thông

Thay mặt chính phủ Malaysia:

**DATO' SRI ONG TEE KEAT**

Bộ trưởng bộ giao thông

Thay mặt chính phủ Liên Bang Myanmar:

**MAJOR GENERAL THEIN SWE**

Bộ trưởng bộ giao thông

Thay mặt chính phủ Cộng Hòa Philippines:

**LEANDRO R. MENDOZA**

Bộ trưởng bộ giao thông và truyền thông

Thay mặt chính phủ Cộng Hòa Singapore:

**RAYMOND LIM**

Bộ trưởng bộ giao thông

Thay mặt chính phủ Vương Quốc Thái Lan:

**SOPHON ZARAM**

Bộ trưởng bộ giao thông

Thay mặt chính phủ Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Viet Nam:

**HỒ NGHĨA DŨNG**

Bộ trưởng bộ giao thông

## **PHỤ LỤC I**

### **DỊCH VỤ HÀNG KHÔNG ĐƯỢC CAM KẾT**

#### **Mục 1. Đường bay**

1. Các hãng hàng không của một Bên ký kết, căn cứ theo các điều khoản chỉ định của mình, có quyền khai thác từ bất kỳ điểm nào trong lãnh thổ của mình thông qua các điểm trung gian để đến các điểm trong lãnh thổ của bất kỳ Bên ký kết khác và các điểm xa hơn nữa theo phương thức kết hợp hoặc bất kỳ trình tự nào, miễn sao tất cả các điểm đều là sân bay quốc tế.

2. Bất kể các điều khoản được nêu trên đây, quyền được mang lên hoặc đưa hành khách, hành lý, hàng hóa hoặc thư tín xuống lãnh thổ của bất kỳ Bên ký kết nào để bay đến hoặc xuất phát từ các điểm trong lãnh thổ của bất kỳ bên nào không phải là Bên ký kết, phụ thuộc vào thỏa thuận giữa các nhà chức trách hàng không của các Bên ký kết liên quan.

#### **Mục 2. Tính linh hoạt trong khai thác**

1. Mỗi hãng hàng không, trên bất kỳ hoặc tất cả các chuyến bay, có thể lựa chọn:

a) khai thác các chuyến bay theo một hoặc hai hướng;

b) kết hợp các số chuyến bay khác nhau trong phạm vi khai thác một máy bay;

c) phục vụ các điểm nội địa, trung gian và xa hơn nữa trong lãnh thổ của các Bên ký kết trên các đường bay theo phương thức kết hợp và bất kỳ hình thức nào;

d) bỏ qua các điểm hạ cánh tại bất kỳ điểm nào;

e) chuyển đổi từ máy bay này sang bất kỳ máy bay khác tại bất kỳ điểm nào trên các đường bay; và

f) khai thác các điểm dừng sau bất kỳ điểm nào trong lãnh thổ của mình cho dù có hay không có việc thay đổi máy bay hoặc số hiệu chuyến bay và có thể quảng cáo và bán các dịch vụ này cho công chúng như là các dịch vụ vận chuyển xuyên suốt không giới hạn về phương hướng hoặc vị trí địa lý và không mất quyền chuyên chở hàng hóa và hành khách dưới Hiệp định này; miễn là việc khai thác được tiến hành tại một điểm trong lãnh thổ của Bên ký kết chỉ định hãng hàng không này.

2. Trên bất kỳ phân khúc hoặc các phân khúc của các đường bay trên, bất kỳ hãng hàng không nào cũng có thể thực hiện dịch vụ hàng không quốc tế mà không bị hạn chế về thay đổi, tại bất kỳ điểm nào trên đường bay (ngoại trừ có thỏa thuận liên danh chuyến bay) miễn là, trong trường hợp theo hướng bay đi, dịch vụ hàng không vượt ngoài điểm này phải tiếp nối dịch vụ hàng không từ lãnh thổ của Bên ký kết đã chỉ định hãng hàng không và, trường hợp theo hướng bay vào, dịch vụ hàng không đến lãnh thổ của Bên ký kết đã chỉ định hãng hàng không phải tiếp nối dịch vụ hàng không từ ngoài điểm đó.

3. Bất kỳ sự điều chỉnh nào liên quan phải được đệ trình xem xét ít nhất 15 ngày trước khi thực hiện.

4. Đối với các chuyến bay bổ sung mà một hãng hàng không của một Bên ký kết muốn khai thác ngoài lịch trình đã được phê duyệt, hãng hàng không này phải gửi văn bản đề nghị đến các nhà chức trách hàng không của Bên ký kết kia. Văn bản đề nghị này thường phải được nộp chậm nhất bốn ngày làm việc trước khi tiến hành các chuyến bay đó.

## **PHỤ LỤC II**

### **CÁC NGHỊ ĐỊNH THƯ**

Các Bên ký kết các nghị định thư dưới đây là một phần không tách rời của Hiệp định:

a) Nghị định thư 1	Thương quyền ba và bốn không giới hạn trong tiểu vùng ASEAN;
b) Nghị định thư 2	Thương quyền năm không giới hạn trong tiểu vùng ASEAN;
c) Nghị định thư 3	Thương quyền ba và bốn không giới hạn giữa các tiểu vùng ASEAN;
d) Nghị định thư 4	Thương quyền năm không giới hạn giữa các tiểu vùng ASEAN;
e) Nghị định thư 5	Thương quyền ba và bốn không giới hạn giữa các thủ phủ ASEAN;
f) Nghị định thư 6	Thương quyền năm không giới hạn giữa các thủ phủ ASEAN;