

AVIATION

Transport Services

**Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and VIETNAM**

Signed at Washington December 4, 2003

with

Annexes

and

Agreements Amending the Agreement

Signed at Ha Noi May 18, 2010

and

Signed at Ha Noi December 13, 2012



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

VIETNAM

Aviation: Transport Services

Agreement signed at Washington December 4, 2003;

Entered into force January 14, 2004.

With annexes.

And agreements amending the agreement.

Signed at Ha Noi May 18, 2010;

Entered into force October 4, 2010.

And signed at Ha Noi December 13, 2012;

Entered into force August 23, 2013.

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM

The Government of the United States of America and the Government of the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Socialist Republic of Vietnam, the Civil Aviation Administration of Vietnam, the Ministry of Transport and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said authorities;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace of the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea, and the airspace above them, under the sovereignty or jurisdiction of a Party;

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3

Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight through its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be

based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory, or in freely convertible currencies to the degree permitted by national laws and regulations, provided that they are applied on a non-discriminatory basis.

5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency received for services rendered pursuant to this Agreement. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- a) an airline or airlines of either Party;
- b) an airline or airlines of a third country; and
- c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including

surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed in the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed in the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed in the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10

User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both

cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;
 - b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine

the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 16

Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

This agreement shall enter into force upon the completion of an exchange of notes between the parties confirming that each party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this agreement, and shall remain in force for a period of five years, and may be extended by written agreement of the Parties.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this fourth day of December, 2003, in duplicate, in the English and Vietnamese languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF THE
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM:



ANNEX I**Scheduled Air Transportation****Section 1****Routes**

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Vietnam and beyond.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Vietnam:

From points behind Vietnam via Vietnam and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2**Operational Flexibility**

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and
2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
 - e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.
2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.
3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.
4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

ANNEX IV

Special Provisions

Notwithstanding any other provision of this Agreement, the following shall apply:

A. Designations, Frequencies, and Routes for Scheduled, Combination Services

Scheduled, combination services, except for air transportation provided solely pursuant to cooperative arrangements under Article 8, section 7 (code-sharing), shall be limited as follows:

- (1) Two airlines may be designated by each Party for such services through March 1, 2006, and a third thereafter.
- (2) Airlines designated in accordance with paragraph A(1) may each operate as many as seven round-trip weekly frequencies in scheduled, combination service.
- (3) Airlines designated by the United States in accordance with paragraph A(1) may not serve points in France or the Republic of Korea as either intermediate or beyond points, and may not carry local ("fifth-freedom") traffic (1) between Vietnam and Hong Kong until October 15, 2005 or (2) between Vietnam and Taiwan or Japan.
- (4) Airlines designated by Vietnam in accordance with paragraph A(1) may not carry local ("fifth-freedom") traffic between the United States and Japan.
- (5) When engaged in such services, airlines designated by each Party may serve:
 - (a) intermediate points in no more than three countries;
 - (b) no more than five points in the territory of the other Party; and
 - (c) beyond points in no more than three countries.

Beyond points may not be served as intermediate points, nor may intermediate points be served as beyond points. Each Party may select the points and countries to be served by airlines that it designates, and may change these selections with 30 days' notice to the other Party.

B. Routes for Scheduled, All-cargo Services

- (1) Airlines designated by the United States may not carry local cargo traffic between Vietnam and Hong Kong until October 15, 2005, or between Vietnam and Japan, Taiwan, or France.
- (2) Airlines designated by Vietnam may not carry local ("fifth-freedom") traffic between the United States and Japan.
- (3) Notwithstanding the foregoing, carriers of each Party may carry local traffic between points in the territory of the other Party and points in any third countries, either as transit or as on-line connecting traffic, via an intermediate or beyond point that is not excluded under paragraphs (1) and (2) of this section B.

C. Combination Charters

Airlines designated by each Party may operate a total of 52 (fifty two) round-trip combination charters per year.

D. Codesharing

Pursuant to Article 8, paragraph 7, airlines designated by Vietnam may serve 25 points in the United States on a code-share basis only. Any of the points may be changed by the aeronautical authorities of Vietnam following 30 days' notice to the Government of the United States.

E. User Charges

Notwithstanding Article 10(1), the following provision shall apply in place of Article 10(1) until October 15, 2007:

User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other foreign airline at the time the charges are assessed.

HIỆP ĐỊNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG

GIỮA

CHÍNH PHỦ HỢP CHÚNG QUỐC HOA KỲ

VÀ

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

HIỆP ĐỊNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG
GIỮA
CHÍNH PHỦ HỢP CHÚNG QUỐC HOA KỲ
VÀ
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Chính phủ Hợp chúng quốc Hoa kỳ và nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam (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 thoả 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 hoà 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 trường hợp của Hợp chúng 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 hoá 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 hoá (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 hoá 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 hoá 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 hoá 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 hoá 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 chuyên 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 mối 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 hoá và hàng dự trữ trên tàu bay, trước và trong khi đưa khách và hàng hoá 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 thoả thuận thoả 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 huỷ 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 thoả thuận, bất cứ hãng hàng không được chỉ định nào của một Bên ký kết có thể tham gia vào các thoả thuận hợp tác tiếp thị như thoả 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 thoả thuận như vậy (i) có quyền thích hợp và (ii) đáp ứng các yêu cầu thường được áp dụng với các thoả 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 hoá 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 hoá 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 hoá trong kho theo các luật và quy định có liên quan. Hàng hoá 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 thoả 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 hoá hàng không gián tiếp. Các dịch vụ hàng hoá 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 quyền 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 giá 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 thoả 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 thoả thuận liên quan đến giá mà được thông báo là không chấp nhận, mỗi Bên sẽ nỗ lực hết sức để thực hiện thoả thuận đó. Không có thoả 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 thoả 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 thoả 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 thoả 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 thoả 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 thoả 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 thoả 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

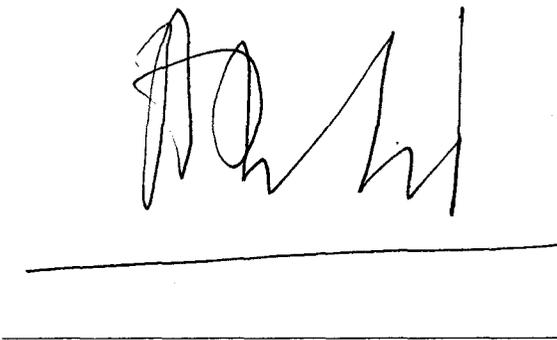
Hiệp định này sẽ có hiệu lực khi hoàn tất việc trao đổi công hàm giữa các Bên xác nhận rằng mỗi Bên đã hoàn thành các thủ tục nội bộ cần thiết cho việc hiệu lực của Hiệp định này, và sẽ có hiệu lực trong thời gian năm năm, và có thể kéo dài hiệu lực bằng thông báo bằng văn bản của các Bên.

ĐỂ LÀM CHỨNG những người ký dưới đây được các Chính phủ của mình uỷ quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này.

LÀM TẠI Oa-sinh-ton D.C., ngày 4 tháng 12, năm 2003, thành hai bản bằng tiếng Anh và tiếng Việt, mỗi bản có giá trị như nhau.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
HỢP CHỨNG QUỐC HOA KỲ

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



PHU LUC 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. huỷ 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.

PHU LUC II

Vận tải hàng không thuê chuyên

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 chuyên quốc tế hành khách (và hành lý của họ) và/hoặc hàng hoá (bao gồm, nhưng không hạn chế ở, các chuyến bay thuê chuyên thực hiện dịch vụ giao nhận hàng hoá, vận chuyển thuê chuyên riêng rẽ hay kết hợp (hành khách/hàng hoá)):

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 chuyên 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.

PHU LUC 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 chuyên 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 xoá các thông tin các hãng hàng không tham gia đã chuyên 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.

PHU LUC 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 thoả 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 1/3/2006, và hãng thứ ba trong năm tiếp theo.

(2) Các hãng hàng 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 hoá nội địa giữa Việt Nam và Hồng Kông 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 thể 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 chuyên 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 chuyên 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.

**AGREEMENT
TO AMEND THE AIR TRANSPORT AGREEMENT**

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

**THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF
VIETNAM**

**AGREEMENT TO AMEND THE AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF
AMERICA AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC
OF VIETNAM**

The Government of the United States of America and the Government of the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter, "the Parties"),

Have agreed to amend the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, done at Washington December 4, 2003 (hereinafter "the Agreement") as follows:

Article 1

Article 17 (Entry into Force) of the Agreement shall be amended to read as follows:

"This Agreement shall enter into force upon the completion of an exchange of notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement. This Agreement shall remain in force until March 31, 2012, inclusive, and may be extended by written agreement of the Parties."

Article 2

Annex I (Scheduled Air Transportation) to the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

"ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Vietnam and beyond.
2. For all-cargo service or services, between Vietnam and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Vietnam:

1. From points behind Vietnam via Vietnam and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.
2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.”

Article 3

Annex II (Charter Air Transportation) to the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

“ANNEX II

Charter Air Transportation

Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.”

Article 4

Annex III to the Agreement (relating to Computer Reservation Systems) shall be deleted in its entirety.

Article 5

Annex IV (Special Provisions) to the Agreement shall be deleted in its entirety and replaced with the following:

“ANNEX III

Special Provisions

Notwithstanding any other provision of this Agreement, the following shall apply:

A. Designations, Frequencies, and Routes for Scheduled, Combination Services

Scheduled, combination services, except for air transportation provided solely pursuant to cooperative arrangements under Article 8, section 7 (code-sharing), shall be limited as follows:

- (1) Two airlines may be designated by each Party for such services through March 1, 2006, and a third thereafter.
- (2) Airlines designated in accordance with paragraph A(1) may each operate as many as seven round-trip weekly frequencies in scheduled, combination service.

(3) Airlines designated by the United States in accordance with paragraph A(1) may not serve points in France or the Republic of Korea as either intermediate or beyond points, and may not carry local ("fifth-freedom") traffic (1) between Vietnam and Hong Kong until October 15, 2005 or (2) between Vietnam and Taiwan or Japan.

(4) Airlines designated by Vietnam in accordance with paragraph A(1) may not carry local ("fifth-freedom") traffic between the United States and Japan.

(5) When engaged in such services, airlines designated by each Party may serve:

- (a) intermediate points in no more than three countries;
- (b) no more than five points in the territory of the other Party:
and
- (c) beyond points in no more than three countries.

Beyond points may not be served as intermediate points, nor may intermediate points be served as beyond points. Each Party may select the points and countries to be served by airlines that it designates, and may change these selections with 30 days' notice to the other Party.

B. Combination Charters

Airlines designated by each Party may operate a total of 52 (fifty-two) round-trip combination charters per year.

C. Codesharing

Pursuant to Article 8, paragraph 7, airlines designated by Vietnam may serve 25 points in the United States on a code-share basis only. Any of the points may be changed by the aeronautical authorities of Vietnam following 30 days' notice to the Government of the United States."

Article 6

Entry into Force

This Agreement shall be provisionally applied from the date of signature and shall enter into force upon the completion of an exchange of notes through diplomatic channels between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Ha Noi, this 18th day of May, 2010, in duplicate, in the English and Vietnamese languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF THE
SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM:



**HIỆP ĐỊNH
SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG**

GIỮA

CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

VÀ

CHÍNH PHỦ HỢP CHÚNG QUỐC HOA KỲ

HIỆP ĐỊNH SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG GIỮA CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM VÀ CHÍNH PHỦ HỢP CHÚNG QUỐC HOA KỲ

Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hợp chúng quốc Hoa kỳ (sau đây gọi là “các Bên”),

Đã thoả thuận sửa đổi Hiệp định vận tải hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ hợp chúng quốc Hoa Kỳ, ký tại Oa-sinh-ton ngày 4/12/2003 (sau đây gọi là “Hiệp định”) như sau:

Điều 1

Điều 17 (Có hiệu lực) của Hiệp định sẽ được sửa đổi như sau:

“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. Hiệp định này sẽ có hiệu lực cho đến hết ngày 31/3/2012, và có thể được kéo dài bằng thoả thuận bằng văn bản của các Bên.”

Điều 2

Phụ lục I (Vận tải hàng không thường lệ) của Hiệp định sẽ được bỏ toàn bộ và được thay thế với nội dung sau:

“PHỤ LỤC I

Vận tải hàng không thường lệ

Phần 1

Đường bay

Các hãng hàng không của mỗi 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:

1. 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.

2. Đối với (các) chuyến bay chở hàng, giữa Việt Nam và bất kỳ (các) điểm nào.

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

1. 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.

2. Đối với (các) chuyến bay chở hàng, giữa Hoa Kỳ và bất kỳ (các) điểm nào.

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, trừ các chuyến bay vận chuyển hàng hoá, 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, trừ các chuyến bay vận chuyển hàng hoá, 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.”

Điều 3

Phụ lục II (Vận tải hàng không thuê chuyên) của Hiệp định sẽ được bỏ toàn bộ và được thay thế bằng nội dung sau:

“PHỤ LỤC II

Vận tải hàng không thuê chuyên

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 chuyên quốc tế hành khách (và hành lý của họ) và/hoặc hàng hoá (bao gồm, nhưng không hạn chế ở, các chuyến bay thuê chuyên thực hiện dịch vụ giao nhận

hàng hoá, vận chuyển thuê chuyên riêng rẽ hay kết hợp (hành khách hàng hoá)):

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 hay nhiều nước thứ ba, với điều kiện, trừ các chuyến bay vận chuyển hàng hoá, 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 các 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, trừ các chuyến bay vận chuyển hàng hoá thuê chuyên, 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 chuyên 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 chuyên 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 được 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 huỷ 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 một khai 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.”

Điều 4

Phụ lục III của Hiệp định (liên quan tới Hệ thống đặt giữ chỗ bằng máy tính) sẽ được bỏ toàn bộ.

Điều 5

Phụ lục IV (Các điều khoản đặc biệt) của Hiệp định sẽ được bỏ toàn bộ và được thay thế với nội dung sau:

“PHỤ LỤC III

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 thoả 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 1/3/2006, 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 Kông 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. 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 chuyên kết hợp một năm.

C. 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.”

Điều 6

Có hiệu lực

Hiệp định này sẽ được áp dụng tạm thời kể từ ngày ký và sẽ có hiệu lực khi hoàn tất việc trao đổi công hàm qua đường ngoại giao 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.

ĐỂ LÀM CHỨNG những người ký dưới đây được các Chính phủ của mình ủy quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này.

LÀM TẠI Hà Nội, ngày ...¹⁸... tháng ..⁵... , năm 2010, thành hai bản bằng tiếng Việt và tiếng Anh, hai bản có giá trị như nhau.

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



THAY MẶT CHÍNH PHỦ
HỢP CHỨNG QUỐC HOA KỲ



**AGREEMENT TO AMEND THE AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM**

The Government of the United States of America and the Government of the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter, "the Parties"),

Have agreed to amend the Air Transport Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Socialist Republic of Vietnam, done at Washington December 4, 2003, as amended, (hereinafter "the Agreement"), as follows:

Article 1

Article 17 (Entry into Force) of the Agreement shall be amended to read as follows:

"This Agreement shall enter into force upon the completion of an exchange of notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement."

Article 2

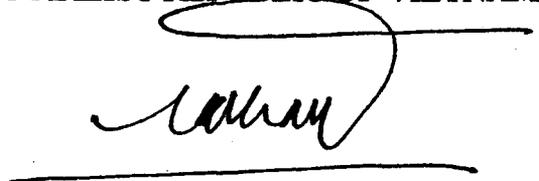
This Agreement shall be provisionally applied, with effect from April 1, 2012, and shall enter into force upon the completion of an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has completed the necessary internal procedures for entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Ha Noi, this 13th day of December, 2012, in duplicate, in the English and Vietnamese languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE UNITED STATES OF AMERICA

FOR THE GOVERNMENT OF
THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM



**HIỆP ĐỊNH SỬA ĐỔI HIỆP ĐỊNH VẬN TẢI HÀNG KHÔNG
GIỮA
CHÍNH PHỦ HỢP CHỨNG QUỐC HOA KỲ
VÀ
CHÍNH PHỦ NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

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

Đã thoả thuận sửa đổi Hiệp định vận tải hàng không giữa Chính phủ Hợp chúng quốc Hoa Kỳ và Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, ký tại Oa-sinh-tơn ngày 04/12/2003, đã được sửa đổi, (sau đây gọi là “Hiệp định”) như sau:

Điều 1

Điều 17 (Có hiệu lực) của Hiệp định sẽ được sửa đổi như sau:

“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”.

Điều 2

Hiệp định này sẽ được áp dụng với hiệu lực tạm thời từ ngày 01/04/2012, và sẽ có hiệu lực khi hoàn tất việc trao đổi công hàm ngoại giao 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.

ĐỀ LÀM CHỨNG những người ký dưới đây được các Chính phủ của mình uỷ quyền hợp pháp, đã ký Hiệp định này.

LÀM TẠI Hà Nội ngày 13 tháng 12 năm 2012, thành hai bản bằng tiếng Anh và tiếng Việt, cả hai bản có giá trị như nhau.

THAY MẶT CHÍNH PHỦ
HỢP CHỨNG QUỐC HOA KỲ

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

