



1996

TRƯỜNG ĐẠI HỌC LUẬT  
TP. HỒ CHÍ MINH

TẠP CHÍ  
KHOA HỌC PHÁP LÝ  
VIỆT NAM

SỐ 08(180)/2024

**MỘT THÁNG RA MỘT KỲ**

**Số 08(180)/2024**

**NĂM THỨ XX**

**PHỤ TRÁCH TẠP CHÍ**

GS Đỗ Văn Đại

**PHÓ TỔNG BIÊN TẬP**

PGS-TS Trần Thị Thùy Dương

**HỘI ĐỒNG BIÊN TẬP**

---

Nguyễn Hải An – Tòa án Tối cao	Vũ Văn Nhiệm – ĐH Luật TP. HCM
Chochia Archil – ĐH Tallinn	Võ Thị Kim Oanh – ĐH Luật TP. HCM
Afriansiah Arie – ĐH Luật Indonesia	Shevchenko Olga-Aleksandrovna – ĐH Kutafin
Trần Thị Thùy Dương – ĐH Luật TP. HCM	Nguyễn Thị Hoài Phương – ĐH QT Hồng Bàng
Đỗ Văn Đại – ĐH Luật TP. HCM	Wisuttisak Pornchai – ĐH Chiang Mai
Lê Thị Nam Giang – ĐH Luật TP. HCM	Trương Nhật Quang – Công ty luật YKVN
Nguyễn Ngọc Hà – ĐH Ngoại thương	Hoàng Thị Kim Quế – ĐH quốc gia Hà Nội
Trần Hoàng Hải – ĐH Luật TP. HCM	Mai Hồng Quỳ – Đại học Sài Gòn TP. HCM
Bùi Xuân Hải – ĐH Hải Phòng	Lafrance Sébastien – Viện Công tố Canada
Nguyễn Minh Hằng – ĐH Ngoại thương	Kerikmae Tanel – ĐH Tallinn
Nguyễn Thị Phương Hoa – ĐH Luật TP. HCM	Lưu Quốc Thái – ĐH Luật TP. HCM
Phan Huy Hồng – ĐH Luật TP. HCM	Nguyễn Hữu Thế Trạch – Công ty luật Anphana
Nguyễn Cảnh Hợp – ĐH Luật TP. HCM	Nguyễn Thanh Tú – Bộ Tư pháp
Đỗ Minh Khôi – ĐH KT - Luật TP. HCM	Nguyễn Anh Tuấn – Công ty luật LNT & Partners
Lanfranchi Marie-Pierre – ĐH Aix-Marseille III	Nguyễn Văn Vân – ĐH Luật TP. HCM
Cao Vũ Minh – ĐH KT - Luật TP. HCM	Nguyễn Cửu Việt – ĐH Luật TP. HCM
Nguyễn Thị Mơ – Đại học Ngoại thương	Nguyễn Quốc Vinh – Công ty luật Tilleke & Gibbins
Nguyễn Thị Bích Ngọc – ĐH Luật TP. HCM	

---

**THƯ KÝ TÒA SOẠN**

THS Ngô Nguyễn Thảo Vy

**TRÌNH BÀY & SỬA BẢN IN**

THS Hà Ngọc Quỳnh Anh

THS Đặng Phước Thông

**TÒA SOẠN**

Số 2 Nguyễn Tất Thành, P. 13, Q. 4, TP. HCM; ĐT/Fax: (028) 39400989 ext. 139

Email: tapchikhpl@yahoo.com (nhận bài); tapchikhpl@hcmulaw.edu.vn

Website: <https://tapchikhplvn.hcmulaw.edu.vn/>

Giấy phép xuất bản số 36/GP-BTTTT ngày 25/01/2019 và Công văn số 1236/BTTTT-CBC ngày 08/4/2022 của Bộ Thông tin và Truyền thông về tăng kỳ xuất bản.

# TẠP CHÍ KHOA HỌC PHÁP LÝ VIỆT NAM

p-ISSN 3030-4423

Số 08(180)/2024

## LUẬT HÀNH CHÍNH

- TS Lê Trường Sơn, TS Nguyễn Mạnh Hùng, TS Dương Hồng Thị Phi Phi** - Nhận thức về nguyên tắc “quyền lực nhà nước là thống nhất, có sự phân công, phối hợp và kiểm soát giữa các cơ quan nhà nước trong việc thực hiện các quyền lập pháp, hành pháp, tư pháp” của nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam 1
- ThS Phạm Thị Phương Thảo** - Sự đa dạng trong áp dụng nguồn luật và nhu cầu cấy ghép luật của hệ thống pháp luật Việt Nam 11
- TS Lê Việt Sơn, ThS Nguyễn Hoàng Yến, ThS Ngô Hoàng Huy** - Mô hình tổ chức Tòa án nhân dân theo Hiến Pháp năm 2013 và định hướng đổi mới 23

## LUẬT DÂN SỰ

- TS Nguyễn Hồ Bích Hằng** - Bình luận về những quy định liên quan đến dữ liệu cá nhân theo quy định của pháp luật Việt Nam 34
- ThS Đặng Thái Bình** - Quyền của người thứ ba trong hợp đồng vì lợi ích của người thứ ba 48
- TS Phùng Thị Yến, Vũ Minh Hiếu, Phạm Hải Quyên, Nguyễn Kiều Như** - Bảo hộ nhãn hiệu âm thanh tại Việt Nam: Thực trạng và giải pháp hoàn thiện quy định pháp luật 61

## LUẬT HÌNH SỰ

- ThS Võ Minh Kỳ, ThS Nguyễn Phương Anh** - Học thuyết vi phạm vô hại trong tư pháp hình sự Hoa Kỳ và vi phạm tố tụng không làm thay đổi bản chất vụ án tại Việt Nam 73

## LUẬT QUỐC TẾ

- ThS Nguyễn Đức Anh** - Quy định tự do hóa dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không của Hiệp định thương mại dịch vụ ASEAN: Những vấn đề đặt ra đối với Việt Nam 84
- ThS Nguyễn Đào Phương Thúy, Phan Thị Kim Ngân** - Vấn đề thực hành kinh doanh có trách nhiệm trong lĩnh vực lao động theo pháp luật Hoa Kỳ và gợi mở cho Việt Nam 95

## THÔNG TIN – TRAO ĐỔI

- TS Nguyễn Thị Thiện Trí, ThS Phan Nguyễn Phương Thảo, ThS Vũ Thị Ngọc Dung** - Đơn vị hành chính – kinh tế đặc biệt theo quy định của Hiến pháp năm 2013 và việc triển khai thi hành 105

# VIETNAMESE JOURNAL OF LEGAL SCIENCES

p-ISSN 3030-4423

---

Vol. 180, No. 08/2024

---

## ADMINISTRATIVE LAW

- Dr Le Truong Son, Dr Nguyen Manh Hung, Dr Duong Hong Thi Phi Phi** - Awareness of the principle of “State power is unified with assignment, coordination and control among agencies in the exercise of legislative, executive and judicial powers” in the socialist rule of law state of Vietnam 1
- LLM Pham Thi Phuong Thao** - The diversity in applying legal sources and the need for legal integration in the Vietnamese legal system 11
- Dr Le Viet Son, LLM Nguyen Hoang Yen, LLM Ngo Hoang Huy** - The organizational model of People’s Courts according to the 2013 Constitution and directions for reform 23

## CIVIL LAW

- Dr Nguyen Ho Bich Hang** - Commentary on provisions related to personal data according to Vietnamese law 34
- LLM Dang Thai Binh** - Third-party rights in contracts for the benefit of third parties 48
- Dr Phung Thi Yen, Vu Minh Hieu, Pham Hai Quyen, Nguyen Kieu Nhu** - Protection of sound trademarks in Vietnam: Current status and guidance for application 61

## CRIMINAL LAW

- LLM Vo Minh Ky, LLM Nguyen Phuong Anh** - The doctrine of harmless violation in the United State’s criminal justice and non-material procedural violations in Vietnam 73

## INTERNATIONAL LAW

- LLM Nguyen Duc Anh** - Regulations on liberalization of air transport ancillary services under the ASEAN Trade in Services Agreement: Implications for Vietnam 84
- LLM Nguyen Dao Phuong Thuy, Phan Thi Kim Ngan** - Issues of responsible business practice in labor law according to the United State’s law and implications for Vietnam 95

## INFORMATION - DISCUSSION

- Dr Nguyen Thi Thien Tri, LLM Phan Nguyen Phuong Thao, LLM Vu Thi Ngoc Dung** - Special administrative-economic units according to the 2013 Constitution and the implementation of regulations 105

# QUY ĐỊNH TỰ DO HÓA DỊCH VỤ PHỤ TRỢ VẬN TẢI HÀNG KHÔNG CỦA HIỆP ĐỊNH THƯƠNG MẠI DỊCH VỤ ASEAN: NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA ĐỐI VỚI VIỆT NAM

NGUYỄN ĐỨC ANH

Khoa Luật Quốc tế, Trường Đại học Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội  
Faculty of International Law, University of Law, National University Ha Noi  
Email: ndanh@vnu.edu.vn

## Tóm tắt

Bài viết phân tích và so sánh các cam kết của Hiệp định thương mại dịch vụ ASEAN (ATISA) về dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không (PTVTHK) và thấy rằng các cam kết này trong ATISA được đưa ra ở mức độ “sâu” và “rộng” hơn so với cam kết của Tổ chức thương mại thế giới (World Trade Organization, WTO) và các hiệp định thương mại mà Việt Nam là thành viên. Bên cạnh đó, dựa trên những phân tích, đánh giá trên, bài viết gợi mở những vấn đề đặt ra đối với Việt Nam để tận dụng được cơ hội từ ATISA.

**Từ khóa:** ASEAN, ATISA, phụ trợ vận tải hàng không, thương mại dịch vụ

## Abstract

The article analyzes ASEAN Trade in Services Agreement (ATISA) commitments on air transport ancillary services and finds that these commitments in ATISA are presented at a “deeper” and “wider” level compared to commitments of the World Trade Organization (WTO) and trade agreements of which Vietnam is a member. Additionally, based on these analyses and evaluations, the article raises issues relevant to Vietnam to leverage opportunities presented by ATISA.

**Keywords:** ASEAN, ATISA, air transport ancillary services, trade in services

**Ngày nhận bài:** 09/02/2024

**Ngày duyệt đăng:** 15/4/2024

Được phát triển từ Hiệp định khung về thương mại dịch vụ (ASEAN Framework Agreement on Services, AFAS) trước đó, Hiệp định thương mại dịch vụ ASEAN (ASEAN Trade in Services Agreement, ATISA) được kỳ vọng là hiệp định nâng cấp với cách tiếp cận mở cửa thị trường mới về những quy định tự do hóa về dịch vụ. Khác với AFAS, ATISA áp dụng phương thức tiếp cận mới “chọn bỏ” khi mở cửa thị trường thay vì “chọn cho”. Cụ thể, thay vì liệt kê các dịch vụ được tự do hóa như các gói trong AFAS thì nay các quốc gia sẽ quy định mở cửa tất cả các ngành dịch vụ ngoại trừ các ngành được liệt kê trong Danh sách các biện pháp không tương thích.<sup>1</sup> Đối với mở cửa thị trường dịch vụ, “chọn-bỏ” vốn là phương thức mở cửa mạnh hơn, tự do hóa hơn và minh bạch hơn so với phương thức chọn-cho.<sup>2</sup> Vì vậy, cách tiếp cận mới trong ATISA đặt ra cách thức cho các thành viên trong ASEAN khi đưa ra cam kết. Hơn nữa, quy định tự do hóa về dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không (PTVTHK) của ATISA được ghi nhận trong Phụ lục. Khác với hai dịch vụ còn lại, ATISA không đưa ra quy định tự do hóa cụ thể về dịch

1 ASEAN Secretariat, *ASEAN Integration in Services*, 2011 tr. 55, <https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/ASEAN-Integration-in-Services-2021.01-Final.pdf>, truy cập ngày 2/2/2024.

2 Tham Siew Yean, “ASEAN Trade in Services Agreement (ATISA): Advancing Services Liberalization for ASEAN?”, *ISEAS Yosof Ishak Institute*, No. 54, 2019, tr. 3.

vụ PTVTHK trong Phụ lục. Như vậy, các quy định tự do hóa về dịch vụ PTVTHK được hiểu như thế nào với phương thức mở cửa thị trường mới ở một mức độ tự do hóa thương mại dịch vụ cao mà các quốc gia cam kết thông qua ATISA.

Với Việt Nam, ATISA được dự đoán là sẽ đem thuận lợi hơn cho nhà cung cấp dịch vụ Việt Nam.<sup>3</sup> ATISA sẽ giúp tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp Việt Nam dễ dàng hơn để tiến vào thị trường dịch vụ các nước ASEAN, ngược lại Việt Nam cũng cần đưa ra các cam kết của mình nhằm tạo môi trường kinh doanh minh bạch rõ ràng, thể hiện tính có thể dự đoán trước các nhà cung cấp dịch vụ từ thị trường ASEAN.<sup>4</sup> Việt Nam đã tham gia và đang đàm phán 17 hiệp định thương mại tự do (*free trade agreements*, FTAs), trong đó có 10 hiệp định đã có hiệu lực và đang thực thi, đặc biệt gần đây là những FTAs thế hệ mới trong đó cũng có chứa những quy định tự do hóa về dịch vụ sâu rộng và toàn diện.<sup>5</sup> Trong quá trình đưa ra danh mục cam kết dịch vụ PTVTHK Việt Nam cần tiếp tục xem xét những cam kết cũ trong AFAS hay cần đặt trước mối tương quan với các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới mà Việt Nam là thành viên? Để nắm bắt được những cơ hội từ ATISA mang lại, Việt Nam cần lưu ý những gì để đưa ra các cam kết của mình trước một thị trường dịch vụ khu vực tự do hóa cao?

## 1. Khái quát về dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không tại ASEAN

### 1.1. Khái niệm dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không

ATISA không đưa ra định nghĩa về khái niệm “dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không”. So với Hiệp định chung về thương mại dịch vụ của WTO (*General Agreement on Trade in Services*, GATS), AFAS và ATISA trước đây có đặt ra quy định tự do hóa về dịch vụ PTVTHK nhưng cũng không đưa ra khái niệm cụ thể. Mặc dù có tên gọi khác so với AFAS hay GATS, thuật ngữ “dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không” trong ATISA<sup>6</sup> có thể hiểu là những dịch vụ được tạo ra bên cạnh các dịch vụ chính của vận tải hàng không là vận chuyển hàng hóa, khách hàng bằng đường hàng không.<sup>7</sup> Bên cạnh dịch vụ xoay quanh đối tượng là hành khách và hàng hóa, dịch vụ PTVTHK còn liên quan đến đối tượng là tàu bay như dịch vụ duy trì và bảo dưỡng tàu bay, dịch vụ cung cấp xăng dầu cho tàu bay, thuê tàu bay... Dịch vụ PTVTHK rất đa

3 VCCI, *Sổ tay Hỏi - Đáp về Hiệp định thương mại dịch vụ ASEAN (ATISA)*, Nxb. Hà Nội, 2021, tr. 51, [https://wtocenter.vn/file/18579/atisa-booklet\\_30-9-21.pdf](https://wtocenter.vn/file/18579/atisa-booklet_30-9-21.pdf), truy cập ngày 2/2/2024.

4 VCCI, *tłđđ*, tr. 28.

5 Chính phủ, “Infographics: Tổng hợp các FTA của Việt Nam tính đến tháng 05/2024”, *Cổng thông tin điện tử Chính phủ*, 2024, <https://media.chinhphu.vn/infographics-tong-hop-cac-fta-cua-viet-nam-tinh-den-thang-05-2024-102240514175637979.htm>, truy cập ngày 2/2/2024.

6 Khoản 2 Điều 2 ATISA: “...không áp dụng dịch vụ vận tải hàng không mà chỉ áp dụng đối với các danh mục dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không được quy định cụ thể trong Phụ lục của Hiệp định”.

7 Ví dụ như dịch vụ ký gửi hành lý; chọn chỗ ngồi ưu tiên; phục vụ ăn uống trên chuyến bay; làm thủ tục ưu tiên; lên máy bay ưu tiên và các dịch vụ giải trí trên chuyến bay; cho thuê chỗ ở, khách sạn, dịch vụ quảng cáo hoặc tiếp thị sản phẩm tại sân bay và trên máy bay...

dạng và có sự phát triển mở rộng với giữa các hiệp định.<sup>8</sup> Bài viết sẽ sử dụng thuật ngữ được đề cập trong ATISA, theo đó dịch vụ PTVTHK được hiểu là những dịch vụ được cung cấp bên cạnh dịch vụ chính là vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường hàng không.

### 1.2. Khung pháp lý về dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không trong ASEAN

So với khu vực Bắc Mỹ và châu Âu, vận tải hàng không tại ASEAN vẫn còn sơ khai hơn.<sup>9</sup> Tuy nhiên, vận tải hàng không gần đây được xem là một trong những lĩnh vực ưu tiên hội nhập kinh tế tại ASEAN.<sup>10</sup> Các quốc gia ASEAN đang nỗ lực kết nối bầu trời ASEAN với thế giới qua việc xây dựng thị trường hàng không chung ASEAN (ASAM).<sup>11</sup> Đối với ngành dịch vụ vận tải, doanh thu từ dịch vụ PTVTHK đóng góp chiếm phần lớn trong doanh thu dịch vụ vận tải hàng không<sup>12</sup> và luôn có xu hướng tăng qua các năm.<sup>13</sup> Không chỉ đem lại doanh thu trực tiếp cho các nhà cung cấp dịch vụ ASEAN đóng góp trực tiếp cho GDP trong khu vực,<sup>14</sup> thúc đẩy phát triển du lịch nhờ vào dịch vụ tăng thêm trải nghiệm khách hàng,<sup>15</sup> kích cầu thương mại dịch vụ thông qua hoạt động vận chuyển hàng hóa và hành khách từ đó thúc đẩy hội nhập kinh tế trong khu vực ASEAN năng động hơn.

Kể từ năm 1995, AFAS là hiệp định quan trọng nhất cho tiến trình hội nhập tự do hóa thương mại của ASEAN với 12 gói quy định tự do hóa dịch vụ vận tải hàng không.<sup>16</sup> AFAS là một trong các trụ cột quan trọng trong nền tảng pháp lý xây dựng cộng đồng kinh tế ASEAN.<sup>17</sup> Bên cạnh Hiệp định

8 ATISA không phải thỏa thuận đầu tiên giữa các nước ASEAN về thương mại dịch vụ. Tiền thân của ATISA là Hiệp định khung về thương mại dịch vụ (AFAS) - một trong những trụ cột của khuôn khổ pháp lý xây dựng AEC được soạn thảo trên nền tảng cam kết của các quốc gia thành viên ASEAN trong Hiệp định chung về thương mại dịch vụ của WTO (GATS). Việc ATISA kế thừa và phát triển mở rộng phạm vi điều chỉnh đối với dịch vụ PTVTHK là dễ hiểu.

9 Michael Z.F. Li, "Air transport in ASEAN: Recent developments and implications", *Journal of Air Transport Management*, No. 4(3), 1998, tr. 140.

10 Sau khi ASEAN xác định vận tải hàng không là một trong những lĩnh vực ưu tiên hội nhập kinh tế, các Bộ trưởng giao thông ASEAN đã thông qua Kế hoạch hành động về tự do hóa và hội nhập vận tải hàng không ASEAN giai đoạn 2005–2015 và Lộ trình hội nhập ngành du lịch hàng không.

11 Varattaya Jangkrajarn, Yanin Patsopa, Teevara Waidee, Charukit Chaiwan, Sakgasem Ramingwong, "Air transport service efficiency and airport connectivity of ASEAN countries", *Journal of Applied Economic Sciences*, Volume XV, Spring, No. 1(67), 2020, p. 76-82, [https://doi.org/10.14505/jaes.v15.1\(67\).06](https://doi.org/10.14505/jaes.v15.1(67).06).

12 Steven Leon, Nizam Uddin, "Data-driven insights: assessment of airline ancillary services", *Journal of Transportation Management*, No. 27(2), 2017, tr. 59.

13 Theo thống kê của IdeaWorksCompany & Cartrawler, kể từ năm 2012 doanh thu đem lại từ dịch vụ PTVTHK luôn có xu hướng tăng trong suốt thập kỉ qua, giảm vào năm 2020 do ảnh hưởng bởi đại dịch COVID-19 và tăng trở lại vào năm 2022. Xem thêm IdeaWorksCompany & Cartrawler, "Airline Ancillary Revenue Nears Pre-Pandemic Level with a 56% Increase to \$102.8 Billion for 2022", *IdeaWorksCompany Press Release*, 2023, <https://ideaworkscompany.com/wp-content/uploads/2022/11/Press-Release-169-Global-Estimate-2022.pdf>, truy cập ngày 2/2/2024.

14 ASEAN Secretariat, *tlđđ*, tr. 7.

15 Kincaid, I., & Tretheway, M, *Liberalization in Aviation*, Routledge, 2016, tr. 345-369.

16 Bắt đầu từ Gói cam kết thứ 7, tất cả các cam kết GATS và AFAS trước đây về dịch vụ vận tải hàng không được hợp nhất thành gói cam kết tổng hợp duy nhất cùng với các cam kết mới và sửa đổi được đưa ra trong gói này và các gói tiếp theo. Xem thêm ASEAN Secretariat, *tlđđ*, tr. 30.

17 Nguyễn Hữu Hoàng, "Pháp luật về thương mại dịch vụ và tự do hóa thương mại dịch vụ trong cộng đồng kinh tế ASEAN", *Tạp chí Công thương*, số 14, 2019, tr. 64.

AFAS, các quốc gia ASEAN còn có các cam kết khác liên quan đến vận tải hàng không trong các thỏa thuận khác của ASEAN. Mặc dù không được thực hiện theo cơ chế như AFAS, các văn kiện pháp lý này của ASEAN đóng vai trò trong việc tạo thuận lợi cho việc tự do hóa và hội nhập các dịch vụ vận tải hàng không bao gồm: Hiệp định đa phương ASEAN về dịch vụ hàng không (*ASEAN Multilateral Agreement on Air Services*) ký ngày 20/05/2009 tại Manila, Philippines; Hiệp định đa phương ASEAN về dịch vụ vận tải hàng hóa hàng không ký ngày 12/10/2010 tại Brunei Darussalam; Hiệp định đa phương ASEAN về tự do hóa hoàn toàn dịch vụ vận tải khách hàng hàng không ký ngày 12 tháng 11 năm 2010 tại Bandar Seri Begawan, Brunei Darussalam; Khuôn khổ thực thi thị trường hàng không đơn nhất ASEAN năm 2011.

Cho đến năm 2020, ATISA được ký kết nhằm thay thế AFAS 1995. ATISA được quy định tự do hóa cụ thể, rõ ràng hơn so với AFAS bằng cách quy định tất cả các nghĩa vụ trong phạm vi điều chỉnh của Hiệp định.<sup>18</sup> ATISA là công cụ pháp lý giúp cho ASEAN hội nhập hơn nữa các ngành dịch vụ trong khu vực, thúc đẩy tiến trình hội nhập kinh tế<sup>19</sup> và tạo ra một thị trường dịch vụ minh bạch và có tính dự đoán cao<sup>20</sup> trong đó có điều chỉnh các hoạt động dịch vụ PTVTHK.

## **2. Nội dung của quy định tự do hóa về dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không theo ATISA**

Thay vì quy định chi tiết, ATISA chỉ liệt kê 13 phân ngành dịch vụ PTVTHK trong Phụ lục III để quy định tự do hóa với các đặc điểm sau:

*Thứ nhất*, phạm vi điều chỉnh “rộng” theo hướng mở cửa đối với nhiều phân ngành dịch vụ. Để minh chứng cho điều này, so sánh với các quy định trong GATS, các FTAs mà ASEAN là thành viên và những FTAs mà Việt Nam tham gia gần đây, kết quả cho thấy các hiệp định thương mại đều quy định tự do hóa bằng hoặc rộng hơn so với mức của WTO. Trong đó, quy định tự do hóa về dịch vụ PTVTHK trong ATISA là rộng nhất với 13 dịch vụ được tự do hóa, vượt xa các hiệp định khác như GATS, FTA ASEAN +1 với chỉ 3 dịch vụ, AFAS với 8 dịch vụ, và Hiệp định Đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (*Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership*, CPTPP) cùng Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện khu vực (*Regional Comprehensive Economic Partnership*, RCEP) với 6 dịch vụ. Dịch vụ xử lý hàng hóa gửi bằng đường hàng không, dịch vụ cung cấp xăng dầu cho vận tải hàng không, dịch vụ khai thác mặt đất, dịch vụ hành lý và dịch vụ phục vụ hành khách là những dịch vụ mới được quy định tự do hóa trong áp dụng trong ATISA.

*Thứ hai*, quy định tự do hóa của ATISA “sâu” với mức độ tự do hóa cao. Đối với nguyên tắc mở cửa thị trường, các quy định tự do hóa dịch vụ

18 ASEAN Secretariat, *tlđđ*, tr. 25.

19 A.2 (12) của Tầm nhìn Cộng đồng Kinh tế ASEAN (*ASEAN Economic Community Blueprint*) năm 2025.

20 ASEAN Secretariat, *tlđđ*, tr. 30.



PTVTHK trong ATISA áp dụng theo phương pháp “chọn-bỏ” (*negative list approach*) theo hướng được làm tất cả những gì không bị hạn chế. Các quốc gia thành viên sẽ mở cửa với tất cả các dịch vụ và trong trường hợp bảo lưu sẽ liệt kê hạn chế và điều kiện về mức độ quy định tự do hóa trong Danh mục các biện pháp không tương thích (Danh mục NCM) trong Phụ lục I và Phụ lục II.<sup>21</sup> Danh mục này do các quốc gia tự xác định và đảm bảo dựa trên nguyên tắc chung. Trong khi đó, xu hướng các hiệp định thương mại dịch vụ trước đây chủ yếu đều lựa chọn cách tiếp cận “chọn-cho” (*positive list approach*) khi quy định mở cửa thị trường bằng việc các quốc gia thành viên quy định đưa ra các dịch vụ được áp dụng trong Biểu cam kết. Cách tiếp cận “chọn-cho” được cho là để lại khoảng trống trong phạm vi áp dụng và làm gia tăng chủ nghĩa bảo hộ.<sup>22</sup> Trong khi đó, trong mở cửa thị trường dịch vụ, “chọn-bỏ” được xem là phương thức mở cửa với mức độ tự do hóa cao và làm tăng tính minh bạch hơn.<sup>23</sup> Theo khảo sát quy định của tác giả trong các Hiệp định mà những nước thành viên ASEAN tham gia, ngoại trừ RCEP ghi nhận cả hai cách tiếp cận này, các hiệp định như GATS, FTA ASEAN +1, AFAS, và EVFTA sử dụng phương thức “chọn-cho”. Ngược lại, các hiệp định như CPTPP và ATISA áp dụng phương thức “chọn-bỏ”. Như vậy, ATISA không chỉ tự do hóa nhiều dịch vụ nhất mà còn sử dụng phương thức tiếp cận mở cửa thị trường minh bạch và hiệu quả hơn, đóng góp tích cực vào quá trình hội nhập kinh tế khu vực.

Phương thức mở cửa thị trường “chọn-bỏ” trong ATISA cũng được tiếp cận giống với một số hiệp định thương mại thế hệ mới hiện nay như CPTPP và RCEP. Mặc dù RCEP áp dụng cả phương thức “chọn-cho” và “chọn-bỏ” cùng lúc,<sup>24</sup> song các quốc gia lựa chọn phương thức “chọn-cho” cũng sẽ đồng thời quy định tự do hóa chuyển sang phương thức “chọn-bỏ” theo lộ trình. Như vậy, từ Hiệp định tiền thân là AFAS với mức độ quy định mở cửa thị trường thấp trở thành ATISA với mức độ tự do hóa cao hơn, đảm bảo cho các dịch vụ được tự động mở cửa mà không cần mất thời gian nhiều cho quá trình đàm phán và tiến hành. Đây được xem như một thay đổi lớn mang tính đột phá, có tính bước ngoặt trong tự do hóa thương mại dịch vụ trong ASEAN từ trước tới nay.

Điều đáng chú ý rằng mặc dù ATISA lựa chọn áp dụng luôn phương thức “chọn-bỏ” đồng bộ ngay từ đầu với các quốc gia thành viên tại thời điểm quy định tự do hóa, tuy nhiên, xét về thời điểm có hiệu lực của phương pháp “chọn-bỏ” trong ATISA lại có thời gian lâu hơn so với các hiệp định

21 ASEAN Secretariat, *tdđ*, tr. 55.

22 Pasha L. Hsieh, Bryan Mercurio (Eds.), *ASEAN law in the new regional economic order: Global trends and shifting paradigms*, Cambridge University Press, 2019, tr. 86.

23 Tham Siew Yean, *tdđ*, tr. 3.

24 Henry S. Gao & Gregory Shaffer, “The RCEP: Great power competition and cooperation over trade”, *University of California, Irvine School of Law Research Paper*, 2021, tr. 1.

thương mại tự do khác. Cụ thể, tại thời điểm ATISA có hiệu lực thì chưa có quy định tự do hóa cụ thể nào về danh mục NCM trong Phụ lục I và Phụ lục II.<sup>25</sup> Về mặt hiệu lực, đối với nguyên tắc mở cửa thị trường, AFAS và các Nghị định thư vẫn tiếp tục có hiệu lực song song với ATISA. AFAS và các Nghị định thư chấm dứt hiệu lực và được thay thế hoàn toàn bằng ATISA<sup>26</sup> sau một khoảng thời gian nhất định.<sup>27</sup> Trong khi đó, trong RCEP, các quốc gia lựa chọn phương thức “chọn cho” nhưng quy định thời gian chuyển tiếp không muộn hơn 03 năm, hoặc đối với Campuchia, Lào và Myanmar, không muộn hơn 12 năm, kể từ ngày Hiệp định này có hiệu lực.<sup>28</sup> Như vậy, mặc dù lựa chọn phương thức “chọn-bỏ” ngay từ đầu, dù thời điểm là “đến trước” nhưng danh mục NCM của ATISA hoàn toàn có thể hoàn thành và có hiệu lực sau cả RCEP tùy thuộc vào thời điểm hoàn thành của mỗi quốc gia thành viên. Do đó, việc tạm dừng cách tiếp cận mới trong mở cửa thương mại dịch vụ này hoàn toàn phụ thuộc vào các quốc gia thành viên ASEAN. Việc các quốc gia thành viên ASEAN thống nhất lựa chọn phương thức “chọn-bỏ” cũng cho thấy mong muốn thúc đẩy tiến trình hội nhập kinh tế khu vực thông qua việc mở cửa, tự do hóa cao các ngành dịch vụ trong ASEAN và nỗ lực xây dựng Cộng đồng kinh tế ASEAN.<sup>29</sup>

*Thứ ba*, ATISA áp dụng những nguyên tắc chung trong Hiệp định. Lý do ATISA không đưa ra quy định cụ thể trong phụ lục xuất phát từ cách tiếp cận “chọn-bỏ” cho phép các quốc gia xây dựng danh mục NCM với thời gian đã quy định. Đồng thời, các quy định tự do hóa dịch vụ PTVTHK AFAS vẫn đang có hiệu lực song song với ATISA do đang trong giai đoạn chuyển tiếp.<sup>30</sup> Điều đó có nghĩa các quy định tự do hóa về dịch vụ PTVTHK mà các quốc gia thành viên xây dựng phải tuân thủ các nguyên tắc chung được quy định trong Hiệp định. Về bản chất, cách tiếp cận này vốn đã có từ AFAS khi các quốc gia thành viên đã ký 12 gói quy định tự do hóa về dịch vụ vận tải hàng không dựa trên những nguyên tắc chung trong AFAS.<sup>31</sup> Theo đó, các nguyên tắc tự do thương mại của ATISA bao gồm nguyên tắc đối xử quốc gia,<sup>32</sup> nguyên tắc tối huệ quốc,<sup>33</sup> nguyên tắc mở cửa thị trường,<sup>34</sup> nguyên tắc hiện diện thương mại<sup>35</sup>

25 Mỗi quốc gia sẽ tự xây dựng danh mục NCM trong Phụ lục I và II và nộp cho Ban thư ký ASEAN không muộn hơn quá 05 năm kể từ ngày ATISA có hiệu lực tại quốc gia đó. Ngoại trừ đối với Việt Nam là 07 năm, đối với Campuchia, Lào, Myanmar là 10 năm.

26 Khoản 2 Điều 36 ATISA

27 Sau 7 năm kể từ ngày ATISA có hiệu lực tại quốc gia đó, riêng đối với Việt Nam là 09 năm, riêng Lào, Cam-pu-chia và Mi-an-ma là 15 năm

28 Khoản 1 Điều 8.2 của RCEP.

29 A.2 (12) của ASEAN Economic Community Blueprint 2025.

30 Điều 12 của ATISA.

31 Nghị định thư về thực thi gói thứ 12 hoặc các cam kết về dịch vụ vận tải theo Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ.

32 Điều 6 của ATISA.

33 Điều 7 của ATISA.

34 Điều 8 của ATISA.

35 Điều 9 của ATISA.

và nguyên tắc nhân lực lãnh đạo.<sup>36</sup> Các cam kết mà các quốc gia thành viên đưa ra theo lộ trình sau đó phải nộp cho Ban thư ký ASEAN. Tính đến năm 2024, vẫn chưa có quốc gia nào đưa ra gói cam kết. Như vậy, nội dung quy định tự do hóa về dịch vụ PTVTHK của các quốc gia ASEAN không không nằm trong Phụ lục III mà sẽ phụ thuộc vào cam kết của các quốc gia, song, cần tuân thủ các quy định chung trong ATISA.

*Thứ tư*, loại bỏ đáng kể các quy định hạn chế tiếp cận thị trường hướng tới tự do hóa cao. Để minh chứng cho điều này, tác giả dẫn chiếu cam kết của Việt Nam về dịch vụ PTVTHK trong AFAS. Mặc dù quy định tự do hóa về dịch vụ vận tải hàng không và dịch vụ PTVTHK trong AFAS của các quốc gia ASEAN được đánh giá ở mức độ thấp,<sup>37</sup> những cam kết tại gói cam kết số 10 của Việt Nam trong AFAS đã xóa bỏ tương đối những hạn chế về tiếp cận thị trường và đối xử quốc gia.<sup>38</sup> Đối với một số cam kết cụ thể như cam kết về dịch vụ cung cấp bữa ăn trên máy bay, Việt Nam cam kết chỉ duy trì hạn chế vốn góp của các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài thuộc ASEAN trong liên doanh không quá 49%. Điều đó có nghĩa, các quốc gia được phép tự do hạn chế tỷ lệ tối đa phần trăm vốn góp của doanh nghiệp ASEAN khi đưa ra cam kết về dịch vụ PTVTHK. Một ví dụ khác như cam kết về dịch vụ mặt đất ở sân bay trong EVFTA, Việt Nam cam kết sau năm năm kể từ khi mở cửa cho khu vực tư nhân sẽ cho phép các doanh nghiệp EU lập liên doanh với đối tác Việt Nam, trong đó vốn của phía nước ngoài không quá 49%, để đấu thầu cung cấp dịch vụ này và ban năm sau đó, hạn chế vốn góp của các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài thuộc ASEAN trong liên doanh sẽ là 51%.<sup>39</sup>

Trong khi đó, Điều 8 ATISA quy định các trường hợp không được ban hành các biện pháp nhằm hạn chế hoạt động cung cấp dịch vụ của nhà đầu tư đến từ ASEAN, bao gồm hạn chế tối đa tỷ lệ góp vốn của doanh nghiệp từ ASEAN. Như vậy, theo quy định mới này, Việt Nam sẽ phải đưa ra cam kết không hạn chế tối đa tỷ lệ góp vốn của phía nước ngoài (dưới dạng tỷ lệ tối đa phần vốn nước ngoài hoặc tổng số cổ phần tối đa mà cá nhân nước ngoài có thể nắm giữ). Bên cạnh đó, cũng tại Điều 8, ATISA quy định các quốc gia thành viên không được phép ban hành các biện pháp nhằm hạn chế giới hạn số lượng nhà cung cấp dịch vụ, giới hạn tổng giá trị giao dịch hoặc tài sản, giới hạn tổng dịch vụ cung cấp hoặc tổng số lượng sản phẩm đầu ra theo đơn vị. Việc quy định xóa bỏ tối đa các hạn chế tiếp cận thị trường hướng tới tự do hóa thương mại cao này cũng giống như xu hướng được quy định trong hiệp định thương mại

36 Điều 10 của ATISA. Nguyên tắc nhân lực lãnh đạo là nguyên tắc mới trong ATISA và ít thấy trong các hiệp định thương mại, ví dụ như RCEP, CPTPP, EVFTA hay các hiệp định thương mại song phương ASEAN+1.

37 Pasha L. Hsieh, Bryan Mercurio (Eds.), *tlđđ*, tr. 92.

38 Xem thêm: Cam kết về dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không trong gói cam kết số 10 của Việt Nam trong AFAS.

39 Phụ lục 8-B của EVFTA, Biểu cam kết cụ thể của Việt Nam. Dịch vụ vận tải hàng không.

thế hệ mới như CPTPP<sup>40</sup> và RCEP.<sup>41</sup> Quy định mở cửa thị trường này trong ATISA thậm chí còn sâu hơn trong CPTPP vì CPTPP không xóa bỏ quy định hạn chế tối đa tỷ lệ góp vốn của doanh nghiệp từ các quốc gia thành viên.<sup>42</sup>

### 3. Những vấn đề đặt ra đối với Việt Nam

Hội nhập kinh tế ASEAN vẫn tiếp tục phát triển mặc dù có sự chênh lệch và khác biệt lớn giữa các quốc gia thành viên.<sup>43</sup> Một trong những yếu tố đóng góp cho sự phát triển đó là từng bước trong quá trình tự do hóa với những mục tiêu hội nhập cao.<sup>44</sup> Tự do hóa thương mại dịch vụ đối với các quốc gia ASEAN trước khi có ATISA chủ yếu được thực hiện thông qua GATS và AFAS.<sup>45</sup> Với cách tiếp cận mới, ATISA là hiệp định đánh dấu bước tiến mới trong tiến trình tự do hóa mở cửa thị trường trong khu vực ASEAN, nâng cao cạnh tranh cho doanh nghiệp xuất khẩu dịch vụ ASEAN.<sup>46</sup> Có hiệu lực từ ngày 05/04/2021, ATISA đem lại những cơ hội lớn cho Việt Nam trong việc hội nhập và tự do hóa thương mại sâu rộng hơn trong khu vực, tham gia vào chuỗi cung ứng dịch vụ toàn cầu song cũng có nhiều thách thức mà ATISA đặt ra.

*Thứ nhất*, cần xây dựng danh mục NCM về cam kết dịch vụ phụ trợ vận tải hàng không. Theo quy định tự do hóa của ATISA, Việt Nam sẽ tự xác định thời điểm hoàn tất Phụ lục I và II<sup>47</sup> và trình các phụ lục cho Ban Thư ký ASEAN không muộn hơn bảy năm kể từ ngày Hiệp định có hiệu lực.<sup>48</sup> Xây dựng danh mục biện pháp không tương thích NCM vốn là một thách thức không nhỏ, chứa nhiều rủi ro vì phương thức tiếp cận “chọn-bỏ” thông qua danh mục NCM thường áp dụng cho các nước phát triển có cam kết mức độ tự do cao như CPTPP.<sup>49</sup> Do đó, việc chuyển sang phương thức mới “chọn-bỏ”

40 Điều 10.5 của CPTPP.

41 Điều 8.5.2 của RCEP.

42 Điều 10.5 của CPTPP.

43 Mohammad Novrizal and Yobel Manuel Oktapiamus, “Initiating the Implementation of Eco-Labeling to Build the Pivot of Green Economy Growth in the Asean Economic Community”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 10, No. 1, 2024, tr. 62-84, <https://doi.org/10.2478/vjls-2024-0004>; Christian Deblock, “The United States, Canada, and the Indo-Pacific Negotiations”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 10, No. 1, 2024, pp. 1-22, <https://doi.org/10.2478/vjls-2024-0001>.

44 Koichi Ishikawa, “The ASEAN Economic Community and ASEAN economic integration”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, No. 10(1), 2021, tr. 15.

45 Indira M. Hapsari and Donald MacLaren, “The growth effects of services trade liberalization in ASEAN”, *ASEAN Economic Bulletin*, 2012, tr. 98.

46 Hoai Huan Pham, “Development of a Competitive Air-Transport Market in Vietnam: Issues and Experience for Countries in Transition”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 2, No. 1, 2020, tr. 45-57, <https://doi.org/10.2478/vjls-2020-0009>.

47 Trong vòng 02 năm kể từ khi Ban Thư ký ASEAN nhận được đề trình Phụ lục I và II của Việt Nam, khi đó, Phụ lục I và II và Biểu cam kết mở cửa cũ trong AFAS cùng song song có hiệu lực. Sau 2 năm, Biểu cam kết mở cửa theo AFAS của Việt Nam tự động hết hiệu lực, việc mở cửa thị trường dịch vụ của Việt Nam trong ATISA thực hiện theo Phụ lục I và II. Điều 12 của ATISA.

48 Điều 12 của ATISA.

49 Nguyễn Thị Thu Hiền, “Danh mục các biện pháp không tương thích và những lưu ý trong thực thi”, *VCCI*, 2022, <https://m.vcci.com.vn/danh-muc-cac-bien-phap-khong-tuong-thich-va-nhung-luu-y-trong-thuc-thi>, truy cập ngày 15/08/2023.

đặt ra thách thức đối với phần lớn các quốc gia ASEAN là quốc gia đang phát triển. Hơn nữa, nguyên tắc “chỉ tiến không lùi”<sup>50</sup> cũng yêu cầu các quốc gia cần chắc chắn trong việc đưa ra cam kết. Do đó, Việt Nam cần tiến hành nghiên cứu, rà soát các quy định và thực thi các cam kết cũ trong AFAS và dựa vào đó để xây dựng cam kết mới trong ATISA trong khoảng thời gian chín năm<sup>51</sup> kể từ ngày ATISA có hiệu lực tại Việt Nam. Đặc biệt với các phân ngành dịch vụ phụ trợ vận tải mới trong ATISA, việc chưa có nhiều thông tin gây ra khó có thể đánh giá tác động tự do hóa đối với dịch vụ đó cho cả Việt Nam để xây dựng danh mục NCM và khó dự đoán đối với các doanh nghiệp từ ASEAN.

Tính đến năm 2024, các quy định cũ về mở cửa thị trường trong AFAS vẫn được áp dụng cho đến khi được thay thế bằng danh mục NCM trong ATISA toàn diện hơn.<sup>52</sup> So với mức bình quân của ASEAN, Việt Nam đã thực hiện ở mức độ tương đối cam kết trong AFAS.<sup>53</sup> Khi xây dựng và thực thi danh mục NCM Việt Nam cần tiến hành nghiên cứu, đánh giá tính hiệu quả và khả năng thực thi những cam kết cũ trong AFAS để làm cơ sở qua đó xây dựng danh mục mới NCM cho ATISA. Cụ thể, tại Việt Nam, các bộ, ngành liên quan phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng Danh mục các biện pháp NCM trên cơ sở Gói cam kết dịch vụ thứ 10 (Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ) vẫn đang có hiệu lực. Dịch vụ PTVTHK trong ATISA được quy định tự do hóa với mức độ rộng nhất nên có những phân ngành dịch vụ mới chỉ được quy định trong ATISA. Xây dựng danh mục cam kết trong ATISA có thể là cam kết mẫu, tiêu chuẩn cho những FTAs mà Việt Nam tham gia trong tương lai, hoặc có thể là những FTAs mà Việt Nam đang xây dựng như CPTPP và RCEP.<sup>54</sup> Chính vì vậy, Việt Nam cần lưu ý xây dựng danh mục NCM về dịch vụ PTVTHK để có những lợi ích lâu dài và ngoài phạm vi khu vực ASEAN.

*Thứ hai*, cần rà soát quy định pháp luật Việt Nam nhằm tăng cường thực thi cam kết. Một trong những nguyên nhân chính hạn chế quá trình tự do hóa

50 Nguyên tắc chỉ tiến không lùi được hiểu là nếu một quốc gia đã cam kết tuân thủ nguyên tắc này thì khi ban hành một biện pháp tự do hóa hơn chính sách hiện hành về thương mại dịch vụ và đầu tư của mình thì quốc gia đó sẽ không được tự ý bãi bỏ biện pháp đã ban hành. Xem thêm Bộ Công thương Việt Nam, *Thuật ngữ đàm phán thương mại quốc tế*, Bản tin hệ thống thương mại đa phương, Quý 1/2014, <http://thuvien.hlu.edu.vn/KIPOS/DATA0/KIPOS/SysWebFiles/files/SanPham/TaiLieuDuAnMuTrap/TaiLieuKhac/BanTinVN%26HTTMDa-PhuongQuy1-2014.pdf>, truy cập ngày 6/8/2023.

51 Sau khi ATISA có hiệu lực, AFAS và các nghị định thư sẽ vẫn tiếp tục được thực hiện trong vòng 9 năm kể từ ngày có hiệu lực của ATISA. Trong khoảng thời gian 9 năm này, nếu có khác biệt về nội dung cam kết về dịch vụ PTVTHK giữa ATISA và AFAS thì sẽ ưu tiên áp dụng cam kết trong AFAS. Sau khoảng thời gian 9 năm, ATISA sẽ thay thế hoàn toàn AFAS và các nghị định thư.

52 ASEAN Secretariat, *ltdđ*, tr. 2.

53 Nguyễn Hữu Hoàng, *ltdđ*, tr. 63.

54 Đối với danh mục PTVTHK trong CPTPP, Việt Nam cam kết tham gia 03 dịch vụ và đang bảo lưu 03 dịch vụ. Theo CPTPP, Việt Nam bảo lưu quyền duy trì hoặc ban hành bất kỳ biện pháp nào liên quan đến: Dịch vụ bay đặc biệt (ngoại trừ đào tạo bay thương mại); Điều hành mặt đất; Dịch vụ vận hành sân bay.

thương mại dịch vụ trong AFAS bao gồm hạn chế về mặt thể chế<sup>55</sup> và những quy định pháp luật quốc gia.<sup>56</sup> ATISA đặt ra nghĩa vụ rà soát theo cơ chế, quy định các nước thành viên rà soát tổng thể các quy định pháp luật trong nước không muộn hơn quá năm năm kể từ ngày Hiệp định có hiệu lực với mình. Đối với lần rà soát thứ nhất, các quốc gia thành viên tự lựa chọn thời điểm rà soát không quá năm năm. Sau đó định kỳ năm năm, các quốc gia tiếp tục thực hiện rà soát và đồng thời rà soát Danh mục NCM.<sup>57</sup> Nhìn chung, các quy định pháp luật Việt Nam về cơ bản đã phù hợp với quy định trong ATISA. Một trong những lý do đến từ việc những quy định tự do hóa trong mở cửa thị trường của ATISA giống với quy định trong CPTPP mà trước đó Việt Nam đã tiến hành rà soát tính tương thích pháp luật khi gia nhập CPTPP. Hơn nữa, hiện tại, Việt Nam vẫn đang thực hiện tương đối các cam kết theo quy định tự do hóa trong AFAS.<sup>58</sup> Do đó, ATISA không đặt ra nhiều khó khăn và thách thức lớn đối với Việt Nam trong việc hoàn thiện pháp luật để thực thi cam kết của Việt Nam. Tuy nhiên, AFAS chỉ quy định với tám danh mục dịch vụ PTVTHK,<sup>59</sup> ít hơn năm dịch vụ so với ATISA, Việt Nam cần rà soát lại các quy định, những văn bản pháp luật quốc gia liên quan điều chỉnh các quan hệ mới để đưa ra cam kết phù hợp trong ATISA, cụ thể như dịch vụ xử lý hàng hóa gửi bằng đường hàng không; dịch vụ cung cấp xăng dầu cho vận tải hàng không, dịch vụ khai thác mặt đất, dịch vụ hành lý, dịch vụ phục vụ hành khách.

*Thứ ba*, cần lưu ý sức ép cạnh tranh đối với Việt Nam trong khu vực ASEAN. Một khi xóa bỏ đáng kể những rào cản hạn chế về tiếp cận thị trường, ATISA sẽ tạo điều kiện cho các nhà đầu tư, các nhà cung cấp dịch vụ phụ trợ vận tải từ ASEAN đầu tư và cung cấp dịch vụ vào thị trường Việt Nam. Điều này đồng nghĩa với việc gây ra sức ép cạnh tranh cho các doanh nghiệp trong nước, và các nhà cung cấp dịch vụ PTVTHK. Đáng lưu ý là tự do hóa trong lĩnh vực vận tải là nguyên nhân dẫn đến cạnh tranh lớn trong một số ngành có mức bảo hộ cao.<sup>60</sup> Theo xếp hạng của Skytrax năm 2023 về các hãng hàng không tốt 100 thế giới, Vietnam Airline đứng thứ 48.<sup>61</sup> Trong khi đó, hãng hàng không đến từ Singapore,<sup>62</sup> Thái Lan<sup>63</sup> luôn nằm trong danh sách hãng hàng không tốt nhất khu vực và trên thế giới. Điều này đặt ra một thách thức cạnh tranh của nhà cung cấp dịch vụ Việt Nam trong khu vực. ●

55 Deunden Nikomborirak, "Service Liberalization in ASEAN", *TDRJ Quarterly Review*, No. 4(16), 2001, tr. 17.

56 Indira M. Hapsari and Donald MacLaren, *ltd*, tr. 98.

57 Điều 32 ATISA.

58 Nguyễn Hữu Hoàng, *ltd*, tr. 64.

59 Xem: Gói cam kết số 10 trong AFAS.

60 Deunden Nikomborirak, "Liberization of air transport and competition concerns in ASEAN", in OECD, *Market access, trade in transport services and trade facilitation-round table 134*, 2007, tr. 107.

61 SkyTrax World Airline Awards, *World's Top 100 Airlines 2023*, <https://www.worldairlineawards.com/worlds-top-100-airlines-2019/>, truy cập ngày 16/8/2023.

62 SkyTrax World Airline Awards, *ltd*.

63 Như trên.

**Tài liệu tham khảo**

- [1] ASEAN Secretariat, *ASEAN Integration in Services*, 2011
- [2] Bộ Công thương Việt Nam, *Thuật ngữ đàm phán thương mại quốc tế*, Bản tin hệ thống thương mại đa phương, Quý 1/2014 [trans: Ministry of Industry and Trade of Vietnam, *International Trade Negotiation Terminology*, Multilateral Trade System Newsletter, Quarter 1/2014]
- [3] Chính phủ, “Infographics: Tổng hợp các FTA của Việt Nam tính đến tháng 05/2024”, *Cổng thông tin điện tử Chính phủ*, 2024 [trans: Government, “Infographics: Summary of Vietnam’s FTAs as of May 2024”, *Government Portal*, 2024]
- [4] Christian Deblock, “The United States, Canada, and the Indo-Pacific Negotiations”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 10, No. 1, 2024, <https://doi.org/10.2478/vjls-2024-0001>
- [5] Henry S. Gao & Gregory Shaffer, “The RCEP: Great power competition and cooperation over trade”, *University of California, Irvine School of Law Research Paper*, 2021
- [6] Indira M. Hapsari and Donald MacLaren, “The growth effects of services trade liberalization in ASEAN”, *ASEAN Economic Bulletin*, 2012
- [7] Nguyễn Hữu Hoàng, “Pháp luật về thương mại dịch vụ và tự do hóa thương mại dịch vụ trong cộng đồng kinh tế ASEAN”, *Tạp chí Công thương*, số 14, 2019 [trans: Nguyen Huu Hoang, “Law on trade in services and liberalization of trade in services in the ASEAN economic community”, *Industry and Trade Magazine*, No. 14, 2019]
- [8] Nguyễn Thị Thu Hiền, “Danh mục các biện pháp không tương thích và những lưu ý trong thực thi”, *VCCI*, 2022 [trans: Nguyen Thi Thu Hien, “List of incompatible measures and notes on implementation”, *VCCI*, 2022]
- [9] Pasha L. Hsieh, Bryan Mercurio (Eds.), *ASEAN law in the new regional economic order: Global trends and shifting paradigms*, Cambridge University Press, 2019
- [10] IdeaWorksCompany & Cartrawler, “Airline Ancillary Revenue Nears Pre-Pandemic Level with a 56% Increase to \$102.8 Billion for 2022”, *IdeaWorksCompany Press Release*, 2023
- [11] Koichi Ishikawa, “The ASEAN Economic Community and ASEAN economic integration”, *Journal of Contemporary East Asia Studies*, No. 10(1), 2021
- [12] Varattaya Jangkrajarn, Yanin Patsopa, Teevara Waidee, Charukit Chaiwan, Sakgaseem Ramingwong, “Air transport service efficiency and airport connectivity of ASEAN countries”, *Journal of Applied Economic Sciences*, Volume XV, Spring, No. 1(67), 2020, [https://doi.org/10.14505/jaes.v15.1\(67\).06](https://doi.org/10.14505/jaes.v15.1(67).06)
- [13] Kincaid, I., & Tretheway, M, *Liberalization in Aviation*, Routledge, 2016
- [14] Steven Leon, Nizam Uddin, “Data-driven insights: assessment of airline ancillary services”, *Journal of Transportation Management*, No. 27(2), 2017
- [15] Michael Z.F. Li, “Air transport in ASEAN: Recent developments and implications”, *Journal of Air Transport Management*, No. 4(3), 1998
- [16] Deunden Nikomborirak, “Liberlization of air transport and competition concerns in ASEAN”, in OECD, *Market access, trade in transport services and trade facilitation-round table 134*, 2007
- [17] Deunden Nikomborirak, “Service Liberalization in ASEAN”, *TDRI Quarterly Review*, No. 4(16), 2001
- [18] Mohammad Novrizal and Yobel Manuel Oktapianus, “Initiating the Implementation of Eco-Labeling to Build the Pivot of Green Economy Growth in the Asean Economic Community”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 10, No. 1, 2024, <https://doi.org/10.2478/vjls-2024-0004>
- [19] Hoai Huan Pham, “Development of a Competitive Air-Transport Market in Vietnam: Issues and Experience for Countries in Transition”, *Vietnamese Journal of Legal Sciences*, Vol. 2, No. 1, 2020, <https://doi.org/10.2478/vjls-2020-0009>
- [20] VCCI, *Sổ tay Hỏi-Đáp về Hiệp định thương mại dịch vụ ASEAN (ATISA)*, Nxb. Hà Nội, 2021 [trans: VCCI, *Question and Answer Handbook on ASEAN Trade in Services Agreement (ATISA)*, Hanoi Publishing House, 2021]
- [21] Tham Siew Yean, “ASEAN Trade in Services Agreement (ATISA): Advancing Services Liberalization for ASEAN?”, *ISEAS Yosof Ishak Institute*, No. 54, 2019