

No. 32211

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
VIET NAM**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
London on 19 August 1994**

Authentic text: English.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 25 October 1995.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
VIET NAM**

**Accord relatif aux services de transport aérien (avec annexe).
Signé à Londres le 19 août 1994**

Texte authentique : anglais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 25 octobre 1995.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Socialist Republic of Vietnam (hereinafter referred to as “the Contracting Parties”);

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;²

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Socialist Republic of Vietnam the Civil Aviation Administration of Vietnam—Ministry of Transport, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term “territory” in relation to a State means land areas (mainland and islands), internal waters and territorial waters under the sovereignty of that State;

¹ Came into force on 22 December 1994, the date on which the Contracting Parties informed each other of the completion of the required constitutional formalities, in accordance with article 18.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

- (e) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (g) the term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - (a) the right to fly across its territory without landing;
 - (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called “the agreed services” and “the specified routes” respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.
- (3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
- (4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal route, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangement of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of thirty (30) days from the date of the request.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity, and equal capacity entitlement, for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, between the territories of the Contracting Parties.
- (4) The total capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Parties shall be jointly determined in accordance with the above-mentioned principles by the aeronautical authorities of the Contracting Parties before commencement of the operations.

ARTICLE 7

Tariffs

- (1) The term "tariff" means:
 - (a) the price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);
 - (b) the additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and
 - (c) the prices to be charged for such additional goods, services or benefits; and includes the conditions that are to govern the applicability of any price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits;
 - (d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (2) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market considerations.
- (3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties.
- (4) Each tariff agreed by the airlines or, if they do not wish to or cannot agree, each tariff which a designated airline wishes to charge shall be submitted for the

approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction. Each tariff shall be filed in the form which each of the aeronautical authorities may require in order to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article.

(5) Each proposed tariff shall be treated as having been approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties 21 days after the date of filing unless within 20 days after the date of filing the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

(6) If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph (5) of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(7) Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by both Contracting Parties however a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

(8) Each tariff to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a third State shall be filed for approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party not less than 45 days before the proposed date of its introduction and shall not be introduced until it has been approved by those aeronautical authorities.

ARTICLE 8

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

- (a) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party where this is permitted and necessary for the operation of the agreed services;
 - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - (ii) passenger handling equipment and component parts;
 - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
 - (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
 - (v) instructional material and training aids;

- (vi) computer equipment and component parts;
 - (vii) airline and operators' documents; and
- (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
- (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
 - (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
 - (iii) spare parts including engines;
- provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.
- (2) The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline(s) of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.
- (3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.
- (4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

ARTICLE 9

Aviation Security

- (1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Conventions, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971³) form an integral part of this Agreement.
- (2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to vol. 974).

acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators 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. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

(4) Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life such incident or threat.

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

Transfer of Earnings

Each designated 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 without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion

and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance. Such transfer shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party concerned.

ARTICLE 12

Airline Representation and Sales

(1) The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in any freely convertible currency. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

ARTICLE 13

User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(2) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 14

Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

- (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
- (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 17**Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 18**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the day on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required therefor in their respective countries have been complied with .

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at London this 19th day of August 1994 in the English language.

For the Government
of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:

ALASTAIR GOODLAD

For the Government
of the Socialist Republic of Vietnam:

N. H. NHI

ANNEX

Route Schedule

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in the United Kingdom	2 Points to be specified	3 Points in Vietnam	1 Point in Asia to be specified

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the Socialist Republic of Vietnam or in the territory of the Socialist Republic of Vietnam to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.
3. Points specified by the United Kingdom aeronautical authorities may be altered by those authorities.

SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Socialist Republic of Vietnam:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Points in Vietnam	2 Points to be specified	3 Points in the United Kingdom	1 Point in Europe to be specified

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the Socialist Republic of Vietnam.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.
3. Points specified by the Vietnamese aeronautical authorities may be altered by those authorities.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam (ci-après dénommés les « Parties contractantes »),

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago²,

Désireux de conclure un accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) Les mots « la Convention de Chicago » s'entendent de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également : i) de tout amendement à cette Convention entré en vigueur en vertu de son article 94, a et ratifié par les deux Parties contractantes; ii) de toute annexe ou amendement à cette annexe adoptés conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où l'amendement ou annexe en question sont en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) Les mots « autorités aéronautiques » s'entendent, dans le cas du Royaume-Uni, du Ministre-secrétaire aux transports et, aux fins de l'article 7, de la Civil Aviation Authority, et, dans le cas de la République socialiste du Viet Nam, l'administration de l'Aviation civile du Viet Nam (Ministère des transports) ainsi que, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

c) Les mots « entreprise désignée » s'entendent d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le mot « territoire », en ce qui concerne un Etat, désigne les zones terrestres (continentales et insulaires), les eaux intérieures et les eaux territoriales relevant de la souveraineté de cet Etat;

¹ Entré en vigueur le 22 décembre 1994, date à laquelle les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises, conformément à l'article 18.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

e) Les mots « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago;

f) Les mots « le présent Accord » s'entendent également de son annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même;

g) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances exigées des entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques, ou dont l'imposition est autorisée par elles, pour l'utilisation des installations ou équipements d'aéroports ou des facilités de navigation, y compris les prestations et facilités accessoires offertes pour les aéronefs, les passagers, les équipages et les marchandises transportées.

Article 2

APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago, dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

OCTROI DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiqués dans l'Annexe au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers ou des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens

de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

Article 4

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou modifier ces désignations.

2. Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante aura le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra mettre en exploitation les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits dans l'une des éventualités suivantes :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie;

b) Si l'entreprise en question ne respecte pas les lois ou les règlements appliqués normalement et à juste titre par la Partie contractante qui a concédé ces droits;

c) Si, de toute autre manière, l'entreprise ne conforme pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de suspension ou d'annulation ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou

règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation débutera au cours des trente (30) jours suivant la date à laquelle elle aura été demandée.

Article 6

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté et la capacité d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes devront, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, entre les territoires des Parties contractantes.

4. La capacité totale que les entreprises désignées des Parties contractantes fourniront dans le cadre des services convenus sera déterminée d'un commun accord avant le début des opérations, par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, conformément aux principes susmentionnés.

Article 7

TARIFS

1. Le terme « tarif » s'entend :

a) Du prix demandé pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou du fret (à l'exception du courrier);

b) Des biens, services ou autres prestations supplémentaires fournis, ou mis à la disposition des intéressés à l'occasion de ce transport ou à titre accessoire ou subsidiaire; et

c) Des prix demandés pour ces biens, services ou prestations supplémentaires; y compris des conditions régissant l'application de ces prix et la fourniture ou mise à disposition de ces biens, services ou prestations;

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes appliqueront au transport entre les territoires des deux Parties seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et la situation du marché.

3. Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article pourront être convenus par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

4. Chaque tarif convenu par les entreprises ou, si celles-ci ne désirent ou ne peuvent pas se mettre d'accord sur aucun tarif, chaque tarif qu'une entreprise désignée souhaite appliquer sera soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date à laquelle il aura été proposé d'appliquer ce tarif). Chaque tarif sera déposé sous la forme requise par chacune des autorités aéronautiques pour répondre aux caractéristiques visées au paragraphe 1 du présent article.

5. Chaque tarif proposé sera considéré comme agréé par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes vingt et un (21) jours après la date de dépôt de la demande d'agrément, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne se soient mutuellement notifiées par écrit dans les vingt (20) jours suivant la date de ce dépôt qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé. Si toutefois les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante notifient par écrit à celles de l'autre Partie contractante qu'elles n'acceptent pas ce tarif, elles pourront, à la demande de l'une d'elles, s'efforcer de fixer ledit tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent fixer un tarif en vertu des dispositions du paragraphe 5 du présent article, elles pourront toutefois, à la demande de l'une d'elles, régler leur différend conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

7. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur tant qu'il n'aura pas été remplacé par un nouveau tarif, fixé conformément aux dispositions dudit article. Toutefois, à moins que les deux Parties contractantes n'en disposent autrement, la validité d'un tarif ne sera pas prorogée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois à compter de la date prévue pour son expiration.

8. Chaque tarif qu'entend appliquer une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et celui d'un Etat tiers sera déposé pour agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante 45 jours au minimum avant la date proposée pour son entrée en vigueur et ne sera pas appliqué tant qu'il n'aura pas été approuvé par les autorités premières nommées.

Article 8

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante seront exonérés de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres frais nationaux similaires, de même que :

a) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre lorsque cette exonération est permise et rendue nécessaire pour assurer l'exploitation des services agréés :

- i) Matériel de réparation, d'entretien et de maintenance et pièces de rechange;
- ii) Matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et pièces de rechange;

- iii) Matériel de chargement des marchandises et pièces de rechange;
 - iv) Matériel de sécurité, y compris pièces de rechange pour ce matériel;
 - v) matériel destiné à l'instruction et aides à la formation;
 - vi) Matériel informatique et pièces de rechange;
 - vii) Documents de l'entreprise et des exploitants; et
- b) Les articles suivants introduits ou fournis par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :
- i) Provisions de bord (y compris mais non exclusivement les articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac), qu'elles soient introduites ou embarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante;
 - ii) Carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
 - iii) Pièces de rechange, y compris moteurs;

à condition dans tous les cas qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un appareil ou dans le périmètre d'un aéroport international en liaison avec la création ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise désignée intéressée.

2. L'exonération des droits de douane, des droits d'accise nationaux et des frais nationaux analogues ne s'étendra pas aux redevances demandées sur la base du coût des services fournis par les entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre.

3. Il pourra être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliqueront également lorsque les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes auront conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 9

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. L'assurance de sécurité pour les aéronefs civils, leurs passagers et équipage étant une condition préalable fondamentale de l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que les obligations qu'elles ont à l'égard de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite et en particulier de leurs obligations en vertu des Conventions de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

1970¹, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971² font partie intégrante du présent Accord.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux Pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexes à la Convention de Chicago; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports ayant leur siège principal ou leur résidence permanente sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences notifiées par chaque Partie contractante. Chacune d'elles signifiera à l'avance son intention de notifier une éventuelle différence.

4. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la menace. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien pourront être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes donnera également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 10

FURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capa-

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 860, p. 105.

² *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

citée offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11

TRANSFERT DE BÉNÉFICES

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert seront autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes seront présentées aux fins de conversion et de transfert et aucun frais ne sera retenu pour ces opérations à l'exception des commissions normalement facturées par les banques pour de telles conversions ou de tels transferts.

Article 12

REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES ET VENTES

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi sur ce territoire, les personnels administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents, des prestations de transport aérien. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre ces prestations, et toute personne aura le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible. Chaque entreprise désignée aura le droit de faire usage à cet effet de ses propres documents de transport.

Article 13

REDEVANCES D'USAGE

1. Aucune des Parties contractantes n'imposera ni ne permettra que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encouragera la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage sera notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contrac-

tantes encouragera en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien à échanger les informations qui conviendront concernant ces redevances.

Article 14

CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes pourra demander à tout moment des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord, ou le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre autorités aéronautiques, débuteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 15

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociation, les Parties contractantes pourront le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend sera soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Les deux arbitres désignés choisiront d'un commun accord, dans les soixante (60) jours suivant la désignation du deuxième arbitre, un troisième arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, qui fera fonction de président du tribunal;

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les trente (30) jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal définira les limites de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie au plus tard trente (30) jours après la pleine constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes déposera un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la

constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées soixante (60) jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

6. Les Parties contractantes pourront présenter une demande d'éclaircissements concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant sa réception, et ces éclaircissements seront fournis dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande à cet effet.

7. La sentence du tribunal aura force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2, *b* du présent article.

Article 16

AMENDEMENT

Toute modification du présent Accord convenue par les Parties contractantes prendra effet une fois confirmée par un échange de notes.

Article 17

DÉNONCIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord et cette notification devra être communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra alors fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de cette réception par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes se seront informées de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises dans leurs pays respectifs.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Londres le 19 août 1994, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

ALASTAIR GOODLAD

Pour le Gouvernement
de la République socialiste
du Viet Nam :

N. H. NHI

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première Partie

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

<i>Points dans le pays d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points dans le pays de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points au Royaume-Uni	2 points à spécifier	3 points au Viet Nam	1 point en Asie, à spécifier

Notes :

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de tout vol, à condition que les services aient leur origine ou leur destination au Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué sur le territoire de la République socialiste du Viet Nam pour être débarqué en un point au-delà ou vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

3. Les points spécifiés par les autorités aéronautiques du Royaume-Uni pourront être modifiés par lesdites autorités.

Deuxième Partie

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées de la République socialiste du Viet Nam :

<i>Points dans le pays d'origine</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points dans le pays de destination</i>	<i>Points au-delà</i>
Points au Viet Nam	2 points à spécifier	3 points au Royaume-Uni	1 point en Europe, à spécifier

Notes :

1. Les points intermédiaires ou les points au-delà peuvent être omis lors de tout vol, à condition que les services aient leur origine ou leur destination en République socialiste du Viet Nam.

2. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points situés au Royaume-Uni ou sur le territoire du Royaume-Uni pour être débarqué en un point au-delà et vice versa, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'en conviennent de temps à autre autrement. Cette restriction s'applique à toutes les formes d'arrêt en cours de route.

3. Les points spécifiés par les autorités aéronautiques du Viet Nam pourront être modifiés par lesdites autorités.