

**No. 32368**

---

**AUSTRALIA  
and  
VIET NAM**

**Agreement relating to air services (with annex). Signed at  
Canberra on 31 July 1995**

*Authentic text: English.*

*Registered by Australia on 30 November 1995.*

---

**AUSTRALIE  
et  
VIET NAM**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à  
Canberra le 31 juillet 1995**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Australie le 30 novembre 1995.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA  
AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF  
VIETNAM RELATING TO AIR SERVICES

---

THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA 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 the 7th day of December, 1944,<sup>2</sup>

DESIRING to conclude an agreement on air services,

HAVE AGREED as follows:

Index to Agreement

1. Definitions
  2. Designation
  3. Grant of rights
  4. Authorization
  5. Revocation and limitation of authorization
  6. Application of laws
  7. Recognition of certificates and licenses
  8. Safety
  9. Aviation security
  10. Airport, services and facility charges
  11. Capacity
  12. Statistics
  13. Customs duties and other charges
  14. Tariffs
  15. Commercial opportunities
  16. Airline representatives
  17. Consultations
  18. Amendment of Agreement
  19. Settlement of disputes
  20. Termination
  21. Registration with ICAO
  22. Entry into force
- Route Annex

---

<sup>1</sup> Came into force on 11 October 1995, the date on which the Contracting Parties informed each other (on 15 August and 11 October 1995) of the completion of the required constitutional formalities, in accordance with article 22.

<sup>2</sup> 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.

## Article I Definitions

For the purpose of this Agreement, unless otherwise stated:

- (a) "Aeronautical authorities" means in the case of the Socialist Republic of Vietnam the Civil Aviation Administration - Ministry of Transportation of Vietnam and in the case of Australia the authority or authorities as notified in writing from time to time by the Government of Australia to the Government of the Socialist Republic of Vietnam;
- (b) "Agreed service" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers and cargo in accordance with agreed capacity entitlement;
- (c) "Agreement" means this Agreement and the Annex attached thereto;
- (d) "Cargo" includes mail;
- (e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
  - (i) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time in force for both Contracting Parties;
  - (ii) any amendment which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties;
- (f) "Designated airline" means an airline or airlines designated and authorized in accordance with Article 2 (Designation) and 4 (Authorization) of this Agreement;
- (g) "Ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;
- (h) "Specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;
- (i) "Tariffs" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
- (j) "Air service", "International air service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

- (k) "Territory" in relation to a State means the land areas (mainland and island) and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that State with such sovereignty also applying to the airspace above the territory;
- (l) "Capacity" means:
- (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
  - (ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

## Article 2 Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline or airlines to operate the agreed services on the specified routes and to withdraw, in writing, any designation of an airline or airlines.

## Article 3 Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the route specified in the Annex.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
  - (a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - (b) the right to make stops in that territory for non-traffic purposes; and
  - (c) the right to land in the territory of the other Contracting Party for the purposes of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.
3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of uplifting in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the territory of that other Contracting Party.
4. At points in the specified routes, each of the designated airlines shall have the right to use all airways, airports and other facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

5. If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, the designated airlines of one Contracting Party are unable to operate a service on their normal routes, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

#### Article 4 Authorization

1. The agreed services may begin at any time, in whole or in part, but not before:
  - (a) the Contracting Party to whom the rights have been granted shall have designated pursuant to Article 2 (Designation) an airline or airlines for the specified route; and
  - (b) the Contracting Party granting the rights shall have given, with the least possible delay, the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned (subject to the provisions of Article 5 [Revocation and limitation of authorization]).
2. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require designated airlines of the other Contracting Party to satisfy them that those airlines are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by those aeronautical authorities, in conformity with the provisions of the Convention, to the operation of international air services.

#### Article 5 Revocation and limitation of authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, with respect to a designated airline of the other Contracting Party, have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 (Authorization) of this Agreement, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions, temporarily or permanently at any time during the exercise of the rights by the designated airline concerned:
  - (a) in the event of failure by the airline to qualify under or to comply with the laws and regulations normally applied by the aeronautical authorities of the Contracting Party in conformity with the Convention;
  - (b) in the event that the aeronautical authorities of the Contracting Party are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or
  - (c) in the event the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

## Article 6 Application of laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international services or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory shall apply to aircraft of designated airlines of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, sojourn in and departure from its territory of passengers, crew, cargo and aircraft (including laws and regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party while they are in the territory of the first Contracting Party. Such laws and regulations shall be applied equally by each Contracting Party to the passengers, crew, cargo and aircraft of all countries without distinction as to nationality of airline.

## Article 7 Recognition of certificates and licenses

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licenses were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 3 (Grant of rights), paragraph 2, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 8 (Safety), paragraph 2, request consultations in accordance with Article 17 (Consultations) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) of this Agreement.

## Article 8 Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew,

aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) prior to consultations.
3. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

#### Article 9 Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties affirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, opened for signature at Tokyo on 14 September 1963,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, opened for signature at The Hague on 16 December 1970,<sup>2</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 23 September 1971<sup>3</sup> and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, opened for signature at Montreal on 24 February 1988<sup>4</sup> and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
3. 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 acts against

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, No. A-14118.

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

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.

5. In addition, the Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in paragraph 4 above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party to entry into, departure from, or sojourn in, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures in its territory to meet a particular threat to civil aviation.

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

8. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) of this Agreement. When required by an emergency a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation and limitation of authorization) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.



### Article 10

#### Airport, services and facility charges

1. The charges imposed on a designated airline of one Contracting Party by the responsible charging bodies of the other Contracting Party for the use by that designated airline of airport, airways and other civil aviation facilities and services shall not be higher than those imposed by such Contracting Party on its own designated airline engaged in similar international operations using similar aircraft and associated facilities and services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its responsible charging bodies and the designated airlines using the facilities and services. Where practicable, such consultations should be through the appropriate representative airline organization. Reasonable advance notice shall, whenever possible, be given to the designated airlines of any proposals for changes to charges referred to in this Article, together with relevant supporting information and data, to enable them to express and have their views taken into account before any changes are made.
3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to, or permit responsible bodies to give preference to, its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international operations in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and other associated facilities under its control.

### Article 11

#### Capacity

1. There shall be a fair and equal opportunity and equal capacity 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 consideration 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 capacity to be operated from time to time by the designated airlines of the Contracting Parties between their respective territories, for the conveyance of traffic on agreed services on the specified routes, shall be maintained in close relationship with the traffic originating in Australia and destined for the Socialist Republic of Vietnam and vice versa.
4. Provision by designated airlines for the carriage of traffic originating in or destined for points on its specified routes in the territories of third countries shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
  - (a) the requirements of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airlines;

- (b) the traffic requirements of the area through which the airlines pass, after taking account of local and regional services; and
- (c) the requirement of through airline operation.

5. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airlines of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airlines concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

#### Article 12 Statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including, but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between points in the territory of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the initial origins and final destination of the traffic.

2. The details of the methods by which such statistics shall be provided shall be jointly decided by the aeronautical authorities and implemented without delay.

#### Article 13 Customs duties and other charges

1. Aircraft operated on agreed services by the designated airlines of one Contracting Party, as well as their normal equipment, supplies of fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) and other items intended for or used solely in connection with the aviation operation or servicing, which are on board such aircraft, shall, on entering into the territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties, excise duties and charges, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft until they are re-exported.

2. The following shall be exempt from customs duties, excise duties, inspection fees and other national duties and charges:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, and intended for use on board the aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (b) spare parts (including engines) and normal airborne equipment imported into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operating agreed services;

- (c) fuels, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants destined for the designated airlines of one Contracting Party to supply aircraft operating agreed services, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the territory of the other Contracting Party in which they have been taken on board.

3. The normal airborne equipment, as well as spare parts (including engines), aircraft stores, supplies of fuel, lubricating oils (including hydraulic fluids) and lubricants and other items mentioned in paragraph 1 of this Article retained on board the aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of those customs authorities until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with the Customs laws and procedures of that Contracting Party.

4. The exemptions provided for by this Article shall be available in situations where the designated airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in their territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

#### Article 14 Tariffs

1. The tariffs for the transportation of traffic between the territories of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes. The aeronautical authorities of both countries will, with a view to preserving and enhancing competition, apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either country for carriage between a point in one country and a point in the other country:

- (a) any proposed tariff to be charged for carriage between the two countries will be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may mutually decide) before it is proposed that the tariff will take effect;
- (b) subject to the next two following sub-paragraphs, any tariff so filed will be treated as having been approved unless within 15 days of the tariff being filed (or such shorter period as the aeronautical authorities of both countries may mutually decide), the authorities of both countries have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff or consultations have been requested pursuant to sub-paragraph (c) below;

- (c) if the aeronautical authorities of either country consider that: a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other country is or may be excessive; or charging of the proposed tariff might be anti-competitive and cause substantial damage to another airline or other airlines; they may, within 15 days of the proposed tariff being filed, request consultations with the aeronautical authorities of the other country. The consultation, which may be through correspondence, will be completed within 60 days of being requested and the tariff will take effect at the end of that period unless the authorities of both countries decide otherwise;
- (d) in the event that a tariff which has come into effect in accordance with this paragraph is considered by the aeronautical authorities of one country to be causing substantial damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other country;
- (e) any designated airline of either country operating direct or indirect air services on giving 1 days notice, shall be permitted by the aeronautical authorities of the other country to match any tariff already approved between the same city pairs for another designated airline;
- (f) a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

## 2. Tariff matching on Fifth Freedom Sectors

Consistent with route entitlement in the Agreement the designated airlines of each Party shall be permitted to match any publicly available tariff approved for international air carriage between points in the territory of the other Party and points in a third country on the specified routes.

### Article 15 Commercial opportunities

1. Each Contracting Party shall not, within its jurisdiction apply any discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement.
2. To the extent that the aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be through the diplomatic channel, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the purposes of provision and sale of air services. Each designated airline shall have the right to import, install and use passenger and freight sales, reservation and ticketing systems of their choice. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents in freely convertible currencies. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.
4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in freely convertible currencies, and to transmit them from the territory of the other Contracting Party at will. Subject to the national laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payments prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.
5. When local currency regulations allow or when such a right is conferred on an airline of any other country, the designated airline of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation and to pay for local expenses, including purchases of fuel in local currency.
6. At its option, each designated airline shall, in the territory of the other Contracting Party, have the right to contract with a ground handling agent of its choice, including any other airlines which perform ground-handling, for such services in whole or in part. Where considerations preclude a designated airline from contracting with an agent of its choice for ground-handling services, these services shall be made available to that designated airline on a basis of equality with all other airlines.
7. The designated airline of either Contracting Party shall have the right to use an aircraft other than one owned by it on the agreed services.

#### Article 16 Airline representatives

1. The designated airlines of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party, consistent with such other Contracting Party's immigration laws, regulations and practices, their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.
2. These representatives and staff requirements shall, at the option of the designated airlines of one Contracting Party and with approval of relevant authorities, be satisfied by using their own personnel, or by representatives of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party that is authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party. Such approval shall be granted subject to the applicable laws and regulations of each Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and, consistent with such laws, regulations and practices, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

#### Article 17 Consultations

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Article 8 (Safety), 9 (Aviation security) and 14 (Tariffs) such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

#### Article 18 Amendment of Agreement

1. This Agreement may be amended or revised by agreement in writing between the Contracting Parties.
2. Any amendment or revision shall enter into force on the date the Contracting Parties, by exchange of diplomatic notes, specify for its entry into force.
3. If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be deemed to be amended so far as is necessary to conform with the provisions of that Convention.

#### Article 19 Settlement of disputes

1. Any disputes except those which may arise with respect to specific tariff filings, relating to the interpretation or application of the Agreement which can not be settled by negotiations between the Contracting Parties, either through discussion, correspondence or the use of diplomatic channels, shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal.
2. Within the period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute by a tribunal, each Contracting Party shall nominate an arbitrator. Within a period of sixty (60) days from the appointment of the arbitrator last appointed, the two arbitrators shall appoint a president who shall be a national of a third State. If within sixty (60) days after one of the Contracting Parties has nominated its arbitrator, the other Contracting Party has not nominated its own or, if within sixty (60) days following the nomination of the second arbitrator, both arbitrators have not

agreed on the appointment of the president, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

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

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

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

6. The Contracting Parties undertake to comply with any arbitration decision given under this article.

7. The expenses of arbitration under this Article shall be shared equally between the Contracting Parties.

#### Article 20 Termination

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through the diplomatic channel to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization (ICAO). The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by other Contracting Party.

2. In default of acknowledgement of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

#### Article 21 Registration with ICAO

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 22  
Entry into force

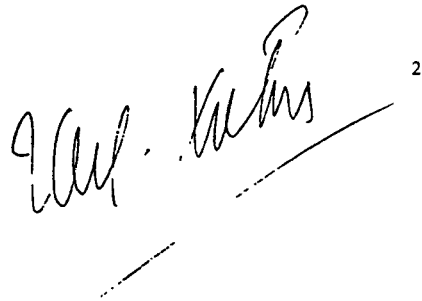
This Agreement shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing that the formalities constitutionally required thereof in their respective countries have been complied with.

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

DONE at Canberra on this thirty-first day of July, 1995.

For the Government  
of Australia:

For the Government  
of the Socialist Republic  
of Vietnam:

Handwritten signature of Laurence Brereton, representing the Government of Australia. The signature is written in cursive and includes a small superscript '1' to the right.Handwritten signature of Dan Ngoc Xuan, representing the Government of the Socialist Republic of Vietnam. The signature is written in cursive and includes a small superscript '2' to the right.

---

<sup>1</sup> Laurence Brereton.

<sup>2</sup> Dan Ngoc Xuan.



## ROUTE ANNEX

## 1. Section 1

Route to be served by designated airline of the Socialist Republic of Vietnam in both directions:

Points in Vietnam	Intermediate points	Points in Australia	Beyond points
Any points	Optionally via a point which may be nominated and changed from time to time	Two points in Australia which may be nominated and changed from time to time excluding domestic transportation rights	One point which may be nominated and changed from time to time

## 2. Section 2

Route to be served by the designated airline of Australia in both directions:

Points in Australia	Intermediate points	Points in Vietnam	Beyond points
Any points	Optionally via a point which may be nominated and changed from time to time	Two points in Vietnam which may be nominated and changed from time to time excluding domestic transportation rights	One point which may be nominated and changed from time to time

Note:

The designated airline of either Contracting Party may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of that Contracting Party.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIET NAM

---

PRÉAMBULE

Le Gouvernement de l'Australie 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 Chicago<sup>2</sup>,

Désireux de conclure un accord relatif aux services de transport aérien,

Sont convenus de ce qui suit :

INDEX DE L'ACCORD

1. Définitions
2. Désignation
3. Octroi de droits
4. Autorisation
5. Révocation et limitation des permis d'exploitation
6. Application de la législation
7. Reconnaissance des certificats, brevets et licences
8. Sécurité
9. Sécurité de l'aviation
10. Taxes d'aéroport et redevances d'usage
11. Capacité
12. Statistiques
13. Droits de douane et autres redevances
14. Tarifs
15. Débouchés commerciaux
16. Représentants d'entreprises de transport aérien
17. Consultations
18. Modification de l'Accord

---

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 11 octobre 1995, date à laquelle les Parties contractantes se sont informées (les 15 août et 11 octobre 1995) de l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises, conformément à l'article 22.

<sup>2</sup> 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.

19. Règlement des différends
  20. Dénonciation
  21. Enregistrement de l'Accord et de ses amendements
  22. Entrée en vigueur
- Annexe : tableau des routes

### *Article premier*

#### DÉFINITIONS

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

*a)* « Autorités aéronautiques », dans le cas de la République socialiste du Viet Nam, l'Administration de l'aviation civile du Ministère des transports du Viet Nam et, dans le cas de l'Australie, l'autorité ou les autorités dont le Gouvernement de l'Australie notifie le nom par écrit de temps à autre au Gouvernement de la République socialiste du Viet Nam;

*b)* « Services convenus », des services aériens réguliers le long des routes définies dans l'Annexe au présent Accord pour le transport de passagers et de marchandises conformément aux attributions de capacité convenues;

*c)* « Accord » le présent Accord et l'Annexe jointe;

*d)* « Marchandises » entre autres le courrier;

*e)* « Convention », la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944, ainsi que :

- i)* Toute annexe ou tout amendement adopté conformément aux dispositions de l'article 90 de cette Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est applicable aux deux Parties contractantes à tout moment considéré;
- ii)* Tout amendement qui est entré en vigueur conformément aux dispositions de l'alinéa *a* de l'article 94 de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties Contractantes;

*f)* « Entreprise désignée », une ou plusieurs entreprises désignées et autorisées conformément aux dispositions des articles 2 (Désignation) et 4 (Autorisation) du présent Accord;

*g)* « Services d'escale », entre autres mais non exclusivement les services concernant les passagers, les marchandises et les bagages de soute et la fourniture de services de restauration;

*h)* « Route spécifiée », une route spécifiée dans l'Annexe au présent Accord;

*i)* « Tarif », le prix à payer aux entreprises désignées pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier;

*j)* « Service aérien » « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ce que ces mots signifient aux articles 2 et 96 de la Convention;

k) « Territoire », au sujet d'un Etat, les parties terrestres (continent et îles) et les eaux territoriales adjacentes sur lesquelles l'Etat exerce sa souveraineté, qui s'applique aussi à l'espace aérien au-dessus;

l) « Capacité » :

- i) En ce qui concerne un aéronef, la charge utile disponible de cet aéronef sur la route ou un tronçon de route;
- ii) En ce qui concerne un service aérien spécifié, la capacité de l'aéronef utilisé pour ce service, multipliée par la fréquence d'exploitation de cet aéronef pendant une période donnée et sur une route ou un tronçon de route.

### *Article 2*

#### DÉSIGNATION

Il est loisible à chacune des Parties contractantes d'avoir le droit de désigner, par notification écrite à l'autre, une ou plusieurs entreprises de transport aérien habilitées à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées, et de retirer cette désignation.

### *Article 3*

#### OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses entreprises désignées de créer et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont :

- a) Le droit de survoler le territoire de l'autre Partie sans y faire escale;
- b) Le droit d'y faire des escales non commerciales;
- c) Le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante pour y embarquer ou y débarquer en trafic international des passagers et des marchandises pendant l'exploitation d'un service convenu.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers ou du fret, pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération en un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

4. Aux points des routes indiquées, chaque entreprise désignée a le droit d'employer, sans discrimination, toutes les voies aériennes et toutes les installations aéroportuaires et autres fournies par les Parties contractantes.

5. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ne sont pas en mesure d'exploiter un service sur leurs routes habituelles, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation de ce service en réorganisant temporairement ces routes selon ce dont les Parties contractantes conviennent.

#### Article 4

##### AUTORISATION

1. Les services convenus peuvent commencer à tout moment, en totalité ou en partie, mais auparavant :

a) La Partie contractante à laquelle les droits ont été accordés doit avoir désigné une ou plusieurs entreprises pour la route spécifiée conformément aux dispositions de l'article 2 (Désignation);

b) La Partie contractante qui accorde les droits a délivré le permis d'exploitation approprié dans les plus courts délais possibles à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées (sous réserve des dispositions de l'article 5 (Révocation et limitation des permis d'exploitation)).

2. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes peuvent 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 qu'elles appliquent normalement, conformément aux dispositions de la Convention, à l'exploitation des services aériens internationaux.

#### Article 5

##### RÉVOCATION ET LIMITATION DES PERMIS D'EXPLOITATION

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent, à l'égard de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, refuser les permis d'exploitation visés à l'article 4 (Autorisation) du présent Accord, les révoquer ou les suspendre ou les subordonner à des conditions temporairement ou définitivement à tout moment pendant l'exercice de ces droits par l'entreprise désignée intéressée :

a) Dans tous les cas où cette entreprise ne respecte pas ou a enfreint les lois ou les règlements normalement appliqués par les autorités aéronautiques de la Partie contractante conformément à la Convention;

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

c) Dans tous les cas où cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

#### Article 6

##### APPLICATION DE LA LÉGISLATION

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale ou bien l'exploitation et la navigation de ces aéronefs s'appliquent intégralement aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée, le séjour ou la sortie des passagers, des équipages, des

bagages de soute et des marchandises (y compris les lois et règlements concernant l'entrée, les formalités de police, la sécurité de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes, la protection sanitaire ou, dans le cas du courrier, la législation et la réglementation postales) s'appliquent aux passagers, équipages, bagages et marchandises ainsi qu'aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie contractante pendant qu'ils se trouvent sur le territoire de la première Partie. Ces lois et règlements sont appliqués dans des conditions d'égalité par chaque Partie contractante aux passagers, aux équipages, aux marchandises et aux aéronefs de tous les pays quelle que soit la nationalité de l'entreprise de transport aérien.

### *Article 7*

#### RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et en cours de validité, sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus, à condition qu'ils aient été délivrés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de ne pas reconnaître la validité, pour les vols effectués dans l'exercice des droits accordés au paragraphe 2 de l'article 3 (Octroi des droits), les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sans préjudice des droits accordés à la première Partie contractante par l'article 8 (Sécurité) du paragraphe 2 du présent Accord peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante, conformément à l'article 17 (Consultations) du présent Accord, afin de s'assurer que la pratique en question est acceptable pour elles. A défaut d'une entente satisfaisante, il y a lieu d'appliquer l'article 5 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord.

### *Article 8*

#### SÉCURITÉ

1. Chacune des Parties contractantes peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sécurité que l'autre Partie contractante applique aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ainsi qu'à l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement dans ces domaines des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies conformément à la Convention, elle le notifie à l'autre Partie contractante en l'informant des mesures qu'elle estime nécessaires pour que ces normes minimales soient respectées. L'autre Partie contractante prend alors des mesures correctrices appropriées. Si elle ne le fait pas dans des délais raisonnables, et, en tout cas, dans les quinze (15) jours, les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord sont d'application.

2. Si la sécurité de l'exploitation de l'entreprise aérienne exige des mesures immédiates, chaque Partie contractante peut en prendre en application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 (Révocation et limitation des permis d'exploitation) du présent Accord.

3. Toute mesure prise en application des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

### Article 9

#### SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1. Conformément aux droits et obligations que leur confère le droit international, les Parties contractantes affirment que l'obligation qu'elles ont, dans le cadre de leurs relations mutuelles, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale constitue un élément essentiel du présent Accord.

2. Sans restreindre la portée de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes se conforment notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, aux dispositions de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1971<sup>2</sup>, aux dispositions de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>, aux dispositions du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dirigés contre les aéroports desservant l'aviation civile internationale, qui complète la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 24 février 1988<sup>4</sup> ainsi qu'aux dispositions de tout autre accord multilatéral relatif à la sécurité de l'aviation civile qui pourrait lier les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes se prêtent 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 de ces aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

4. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes.

5. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports internationaux situés sur leur territoire agissent conformément auxdites dispositions relatives à la sécurité. En conséquence,

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 et vol. 1217, p. 404 (rectificatif au volume 974).

<sup>4</sup> *Ibid.*, vol. 1589, n° A-14118.

chaque Partie contractante informe l'autre de toute divergence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes relatives à la sécurité de l'aviation établies dans les Annexes susmentionnées au paragraphe 4 du présent article. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations immédiatement avec l'autre au sujet de ces divergences.

6. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 4 du présent article auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et d'appliquer des contrôles de sécurité aux passagers et à leurs bagages à main, aux équipages, aux bagages de soute, aux marchandises et aux provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes donne également une suite favorable à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales suffisantes soient prises sur son territoire en cas de menace particulière contre l'aviation civile.

7. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes contraires au droit et préjudiciables à la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin à cet incident ou à cette menace aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les personnes.

8. Si l'une des Parties contractantes est raisonnablement fondée à penser que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre. L'incapacité des Parties contractantes à résoudre la question de manière satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant la date de réception de la demande constitue un motif d'application des dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 du présent Accord (Révocation et limitation des permis). En cas d'urgence, chaque Partie contractante peut prendre des mesures conservatoires conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'article 5 (Révocation et limitation des permis) avant l'expiration du délai de 15 jours. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

### *Article 10*

#### TAXES D'AÉROPORT ET REDEVANCES D'USAGE

1. Les taxes et redevances imposées à une entreprise désignée d'une Partie contractante par les organes compétents en la matière de l'autre Partie contractante, au titre de l'usage par cette entreprise désignée des installations aéroportuaires, des voies aériennes et des autres installations et services d'aviation civile, ne peuvent être supérieures à celles qui sont imposées par cette Partie contractante à sa propre entreprise désignée qui se livre à une exploitation internationale similaire au moyen d'aéronefs, d'installations et de services similaires.



2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les installations et services. Si possible, ces consultations ont lieu par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée d'entreprises de transport aérien. Les propositions tendant à modifier le montant des taxes et redevances visées par le présent article, accompagnées d'informations et de chiffres à l'appui, sont présentées autant que possible avec un préavis raisonnable aux entreprises désignées pour leur permettre d'exprimer leurs vues et pour qu'il puisse être tenu compte de celles-ci avant toute modification.

3. Dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la protection sanitaire et les autres questions similaires, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations correspondantes sous son contrôle, aucune des Parties contractantes ne préfère ni n'autorise ses organes compétents à préférer sa propre entreprise à toute autre entreprise de transport aérien à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux analogues ni ne permet à ses autorités compétentes en matière de taxes d'aéroport et de redevances d'usage d'accorder une telle préférence.

#### *Article 11*

#### CAPACITÉ

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante prennent en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

3. La capacité que les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent exploiter de temps à autre entre leurs pays respectifs pour acheminer le trafic par les services convenus sur les routes spécifiées est réglée étroitement sur le trafic provenant d'Australie et dont la destination est le territoire de la République socialiste du Viet Nam, et inversement.

4. Pour le transport par les entreprises désignées pour le trafic en provenance ou à destination de points sur les routes désignées qui se trouvent sur le territoire d'Etats tiers, il convient de respecter les principes généraux suivants selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins du trafic en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les entreprises, compte tenu des services locaux et régionaux;

c) Aux besoins de l'exploitation des services long-courrier.

5. La capacité qui peut être offerte en vertu du présent article par les entreprises désignées de chaque Partie contractante sur les services convenus est celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes sont convenues avant le

commencement de l'exploitation desdits services par lesdites entreprises désignées et de temps à autre ensuite.

### *Article 12*

#### STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent ou demandent à leur entreprise désignée de fournir sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques, périodiques ou autres, qui peuvent normalement être requis pour un examen de l'exploitation des services convenus, y compris, mais non exclusivement, les relevés statistiques concernant le trafic exploité par leurs entreprises désignées entre des points sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes spécifiées et montrant les points d'origine réelle et de destination finale de ce trafic.

2. Les modalités de transmission de ces relevés statistiques sont déterminées conjointement par les autorités aéronautiques et appliquées conjointement sans délai.

### *Article 13*

#### DROITS DE DOUANE ET AUTRES REDEVANCES

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal à bord, les fournitures en carburants, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants, les fournitures techniques fongibles, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les aliments, les boissons, les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par eux, en quantités limitées, pendant le vol) ainsi que d'autres articles destinés à être utilisés uniquement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douanes, droits d'excise et autres redevances à condition que cet équipement et ces fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef jusqu'à leur réexportation.

2. Les articles suivants sont exonérés de droits de douane, de droits d'excise, de frais d'inspection et d'autres droits et redevances nationaux :

*a)* Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs exploités en trafic international par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

*b)* Les pièces de rechange (y compris les moteurs) et tout équipement aéroporté normal, importés sur le territoire de l'une des Parties contractantes et nécessaires à l'entretien et à la réparation des aéronefs assurant les services convenus;

*c)* Les carburants, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et les lubrifiants destinés à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes pour les aéronefs assurant les services convenus, même quand lesdites fournitures doivent être utilisées sur toute partie d'un trajet survolant le territoire de l'autre Partie contractante sur lequel elles ont été embarquées.

3. L'équipement de bord normal, ainsi que les pièces de rechange (y compris les moteurs), les approvisionnements de bord, les combustibles, les huiles de graissage (y compris les liquides hydrauliques), les lubrifiants et les autres articles mentionnés au paragraphe 1 du présent article, qui sont gardés à bord d'un aéronef exploité par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'autorisation des autorités douanières de cette autre Partie contractante. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés de toute autre manière conforme à la législation et à la réglementation douanières de cette Partie contractante.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également lorsque les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que cette autre ou ces autres entreprises bénéficient de même de telles exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

#### Article 14

##### TARIFS

1. Les tarifs que l' (les) entreprise(s) désignée(s) des Parties contractantes applique(nt) au transport entre les territoires des deux Parties sont 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 les tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout tronçon des routes spécifiées. Afin de préserver et de stimuler la concurrence, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliquent les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs que demandent les entreprises de l'une ou l'autre Partie pour le transport entre un point d'un de ces pays et un point dans l'autre pays :

*a)* Tout tarif proposé pour le transport entre les deux pays est déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des 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 est proposé d'appliquer ce tarif;

*b)* Sous réserve des dispositions des alinéas *c* et *d* du présent paragraphe, tout tarif ainsi déposé est considéré comme agréé à moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne se soient mutuellement informées par écrit, dans les quinze (15) jours suivant la date où elles auront reçu la demande (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux pays en conviennent) qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé ou que des consultations aient été demandées en application des dispositions de l'alinéa *c* du présent paragraphe;

*c)* Si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est ou peut être excessif, soit que son application risque de constituer un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles peuvent, dans les quinze (15) jours suivant la réception du tarif

proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu par écrit, doivent être menées à leur terme dans les soixante (60) jours suivant celui où elles ont été demandées et le tarif prend effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux pays n'en soient convenues autrement;

*d)* Si un tarif qui est entré en vigueur conformément aux dispositions du présent paragraphe cause, selon les autorités aéronautiques d'un pays, des dommages substantiels à une autre entreprise ou d'autres entreprises de transport aérien sur une route ou sur des routes particulières, ces autorités aéronautiques peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays;

*e)* Toute entreprise désignée de l'un ou l'autre pays qui exploite des services aériens directs ou indirects, avec un préavis d'un jour, est autorisée par les autorités aéronautiques de l'autre pays à égaler tout tarif déjà approuvé entre les mêmes couples de villes pour une autre entreprise désignée;

*f)* Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs. Ils ne sont pas prorogés en vertu des dispositions du présent paragraphe de plus de douze (12) mois à compter de la date à laquelle ils auraient autrement expiré.

2. Egalité avec les tarifs des secteurs de la cinquième liberté, conformément aux attributions de route prévues par le présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie sont autorisées à égaler tout tarif publiquement disponible approuvé pour le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire d'un Etat tiers sur les routes spécifiées.

### Article 15

#### DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX

1. Sur son territoire, chaque Partie contractante s'abstient de toute forme de discrimination et de toute pratique concurrentielle inéquitable qui risquerait de nuire à la position concurrentielle des entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice des droits et privilèges que leur attribue l'Accord.

2. Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leurs entreprises désignées sont victimes d'une discrimination ou de pratiques inéquitables, elles le notifient aux autorités aéronautiques de l'autre Partie. Des consultations, qui peuvent avoir lieu par la voie diplomatique, sont entamées dès que possible après la notification à moins que la première Partie contractante se soit assurée que l'affaire a été réglée entre-temps.

3. Il est loisible aux entreprises désignées de chaque Partie contractante d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre aux fins de la vente et de la prestation de services de transport aérien ainsi que d'importer, d'installer et d'utiliser les systèmes de vente, de réservation et d'établissement des billets de leur choix pour les passagers et pour le fret. Il est loisible à chaque entreprise désignée de vendre des services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de ses agents, selon qu'elle en décide, ainsi que d'employer à cette fin ses propres titres de transport.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des services de transport aérien en devises librement convertibles et de transférer à volonté celles-ci depuis le territoire de l'autre Partie contractante. La conversion et le virement des fonds découlant de l'exploitation ordinaire des entreprises désignées sont autorisés conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante. La conversion et le virement des fonds découlant de l'exploitation ordinaire des entreprises désignées sont autorisés conformément aux dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante, aux taux pratiqués pour ces virements sur le marché des changes à la date où est donné l'ordre de conversion ou de virement et ne sont assujettis à aucun prélèvement au-delà des agios normalement applicables à ces opérations.

5. Si les règlements des changes le permettent ou si le droit de le faire a été accordé à une entreprise de transport aérien d'un pays tiers quel qu'il soit, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit de vendre des services de transports aériens et de payer les dépenses locales, y compris les dépenses d'achat de combustible en monnaie locale.

6. Il est loisible à chaque entreprise désignée, sur le territoire de l'autre Partie contractante, de charger un agent de services au sol de son choix, qui peut être une autre entreprise de transports aériens, de fournir tout ou partie de ces services. Si des raisons empêchent l'entreprise désignée de confier la prestation de ces services à un tel agent, ils sont offerts à cette entreprise désignée dans des conditions d'égalité avec toutes les autres entreprises de transports aériens.

7. Il est loisible à l'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante d'utiliser un aéronef autre que ceux qui lui appartiennent pour les services convenus.

### *Article 16*

#### REPRÉSENTANTS D'ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante, en conformité avec les lois, règlements et politiques de celle-ci en matière d'immigration, ses représentants, ses employés des secteurs commercial, opérationnel et technique dont elle a besoin pour l'exploitation des services convenus.

2. Au gré des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes, ces services peuvent être assurés par le personnel de cette Partie ou par des employés de tout autre organisme, compagnie ou entreprise de transport aérien opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisés à assurer ces services sur ce territoire. L'autorisation est accordée sans réserve des lois et règlements applicables de chaque Partie contractante.

3. Les représentants et employés sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, en conformité avec ses lois et règlements, chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et avec le minimum de délai, les permis de travail, visas de séjour et documents analogues nécessaires aux représentants et employés visés au paragraphe 1 du présent article.

*Article 17*

## CONSULTATIONS

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations au sujet de l'application, de l'interprétation ou de la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des dispositions des articles 8 (Sécurité), 9 (Sécurité de l'aviation) et 14 (Tarifs), ces consultations, qui peuvent être orales ou s'effectuer par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

*Article 18*

## MODIFICATION DE L'ACCORD

1. Le présent Accord peut être modifié ou révisé par accord écrit entre les deux Parties contractantes.

2. Les modifications et révisions éventuelles entrent en vigueur à la date que les Parties contractantes définissent par un échange de notes diplomatiques.

3. Au cas où un accord ou une convention multilatérale relatif aux transports aériens entrerait en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, le présent Accord sera réputé modifié autant qu'il doit l'être pour être conforme aux dispositions de cette convention multilatérale.

*Article 19*

## RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend qui peut surgir au sujet de l'interprétation ou de l'application du Présent Accord à propos de questions autres que des demandes d'agrément de tarifs et ne peut être réglé par les Parties contractantes, que ce soit par des négociations, par correspondance ou par la voie diplomatique, est soumis à un tribunal arbitral à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes.

2. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à compter de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué. Dans un nouveau délai de soixante (60) jours, les deux arbitres se choisissent un président qui doit être ressortissant d'un Etat tiers. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit ou si le président n'est pas désigné dans ce délai, chacune des Parties peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins.

3. 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 dépose un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques sont déposées dans les soixante (60) jours qui suivent. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

4. 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 est prise à la majorité.

5. Les Parties contractantes peuvent présenter des demandes d'éclaircissements concernant la décision dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle celle-ci a été communiquée et les éclaircissements sont donnés dans les quinze (15) jours qui suivent la demande.

6. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prononcée par le tribunal arbitral conformément au présent article.

7. Les frais d'arbitrage au sens du présent article sont supportés également par les deux Parties contractantes.

#### *Article 20*

##### DÉNONCIATION

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment dès l'entrée en vigueur du présent Accord notifier par écrit, par la voie diplomatique, l'autre Partie contractante de sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'Accord prend alors fin un (1) an après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification visée au paragraphe 1 du présent article, cette notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'OACI en a accusé réception.

#### *Article 21*

##### ENREGISTREMENT DE L'ACCORD AUPRÈS DE L'OACI

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 22*

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle chacune des Parties contractantes aura informé l'autre, par écrit, de ce que les formalités prévues par sa constitution ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT à Canberra, le 31 juillet 1995.

Pour le Gouvernement  
de l'Australie :

LAURENCE BRERETON

Pour le Gouvernement  
de la République socialiste  
du Viet Nam :

DAN NGOC XUAN

## ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES

1. *Section 1*

Route qui doit être desservie par l'entreprise désignée de la République socialiste du Viet Nam dans les deux directions :

<i>Points au Viet Nam</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points en Australie</i>	<i>Points au-delà</i>
Tous points	Facultativement pour un point qui peut être désigné et changé de temps à autre	Deux points en Australie qui peuvent être modifiés de temps à autre, excluant des droits de transport intérieur	Un point qui peut être désigné et modifié de temps à autre

2. *Section 2*

Route qui doit être desservie par l'entreprise désignée de l'Australie dans les deux directions :

<i>Points en Australie</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Viet Nam</i>	<i>Points au-delà</i>
Tous points	Facultativement pour un point qui peut être désigné et changé de temps à autre	Deux points au Viet Nam qui peuvent être désignés et modifiés de temps à autre, excluant des droits de transport intérieur	Un point qui peut être désigné et modifié de temps à autre

*Note :*

L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut, lors de tout vol, omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus à condition que les services convenus sur cette route aient leur point de départ et leur point d'arrivée sur le territoire de la Partie qui l'a désignée.