

VIETNAM



Treaty Series No. 129 (2000)

Exchange of Notes

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of the Socialist Republic of Vietnam

amending the Air Services Agreement done at London on 19 August 1994

Hanoi, 8 and 26 September 2000

[The Exchange of Notes entered into force on 26 September 2000]

*Presented to Parliament
by the Secretary of State for Foreign and Commonwealth Affairs
by Command of Her Majesty
November 2000*

© Crown Copyright 2000

The text in this document may be reproduced free of charge in any format or media without requiring specific permission. This is subject to the material not being used in a derogatory manner or in a misleading context. The source of the material must be acknowledged as Crown copyright and the title of the document must be included when being reproduced as part of another publication or service.

Any enquiries relating to the copyright in this document should be addressed to HMSO, The Copyright Unit, St Clements House, 2-16 Colegate, Norwich NR3 1BQ. Fax: 01603 723000 or e-mail: copyright@hmso.gov.uk

EXCHANGE OF NOTES BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIETNAM AMENDING THE AIR SERVICES AGREEMENT DONE AT LONDON ON 19 AUGUST 1994¹

No. 1

Her Britannic Majesty's Embassy at Hanoi to the Ministry of Foreign Affairs of the Socialist Republic of Vietnam

Hanoi

Note No: 236

8 September 2000

Her Britannic Majesty's Embassy present their compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the Socialist Republic of Vietnam and have the honour to refer to the Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Socialist Republic of Vietnam for Air Services between and beyond their respective territories, done at London on 19 August 1994, ("the Agreement") and to discussions which took place in December 1999 between representatives of the two Governments.

As a result of these discussions the Embassy have the honour to propose that the said Agreement be amended as follows:

- by substituting for Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisations), the text attached to this Note at Annex A;
- by substituting for Article 12 (Airline Representation and Sales), the text attached to this Note at Annex B;
- by inserting, as Article 9bis (Safety), the text attached to this Note at Annex C;

If this proposal is acceptable to the Government of the Socialist Republic of Vietnam, the Embassy have the honour to propose that this Note together with its Annexes, and the Ministry's reply to that effect, shall constitute, in accordance with Article 16 of the Agreement, an Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Socialist Republic of Vietnam which shall enter into force on the date of the Ministry's reply.

Her Britannic Majesty's Embassy avail themselves of this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs the assurances of their highest consideration.

ANNEX A

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 national 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

¹ Treaty Series No. 40 (1995) Cm 2876.

- (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
- (d) in case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 9bis; or
- (e) in accordance with paragraph (6) of Article 9bis.

(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 request.

ANNEX B

ARTICLE 12

Airline Representation and Sales

An airline whose substantial ownership and effective control is vested in one Contracting Party or in nationals of that Contracting Party may:

- (i) in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff which the airline reasonably considers necessary for the provision of air services;
- (ii) establish offices in the territory of the other Contracting Party;
- (iii) engage in the sale and marketing of air transportation in territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other local intermediaries appointed by the airline. The airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency, in accordance with the laws and regulations of other Contracting Party. The airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

ANNEX C

ARTICLE 9BIS

Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

(2) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5(1) of this Agreement (revocation or suspension of operating authorisations).

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting

Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspections"), provided this does not lead to unreasonable delay.

- (4) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or
 - (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Articles 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

(5) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

(7) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Công hàm số: 236

Đại sứ quán Anh xin kính chào Bộ Ngoại Giao của Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và xin được đề cập với quý Bộ về Hiệp Định giữa Chính phủ Liên Hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len và Chính phủ Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam về Phục Vụ Hàng Không giữa và ngoài phạm vi lãnh thổ của hai nước đã được kí kết tại Luân-đôn ngày 19 / 8 / 1994, (“Hiệp Định”) và những cuộc trao đổi tháng 12 / 1999 giữa các đại diện của hai Chính phủ.

Theo kết quả của những cuộc trao đổi này, Đại sứ quán xin đề nghị rằng Hiệp Định như đã nói trên sẽ được bổ xung sửa đổi như sau:

thay Điều 5 (Thu Hồi Hay Đình Chỉ Phép Khai Thác) bằng văn bản kèm theo Công hàm này tại Phụ Lục A;

thay Điều 12 (Đại Diện Hãng Hàng Không và Bán) bằng văn bản kèm theo Công hàm này tại Phụ lục B

thêm Điều 9Bis (An toàn) mà văn bản được đính kèm Công hàm này tại Phụ Lục C ;

Nếu đề nghị này được sự chấp thuận của Chính phủ Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam, Đại sứ quán xin đề nghị là Công hàm này cùng với các Phụ lục kèm theo, và với Công hàm trả lời của Quý Bộ về việc này sẽ là, như theo qui định của Điều 16 của Hiệp Định, Một Sự Thoả Thuận giữa Chính phủ Liên Hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len và Chính phủ Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam mà nó sẽ có hiệu lực ngay vào ngày ký Công hàm trả lời của quý Bộ.

Đại sứ quán Anh nhân dịp này một lần nữa xin gửi tới Bộ Ngoại Giao của Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam lời chào kính trọng nhất.

PHỤ LỤC A
(VĂN BẢN ĐIỀU 5)
PHỤ LỤC B
(VĂN BẢN ĐIỀU 12)
PHỤ LỤC C
(VĂN BẢN ĐIỀU 9BIS)

**ĐẠI SỨ QUÁN ANH
HÀ NỘI
8 / 9 / 2000**

PHỤ LỤC A

ĐIỀU 5. THU HỒI HAY ĐÌNH CHỈ PHÉP KHAI THÁC

- 1) Mỗi Bên ký kết sẽ có quyền thu hồi giấy phép khai thác hoặc đình chỉ việc thực hiện các quyền nêu trong Điều 3 (2) của Hiệp định này của một hãng hàng không do Bên ký kết kia chỉ định, hoặc áp đặt các điều kiện như vậy được coi là cần thiết về việc thực hiện các quyền đó:
 - a) trong bất kỳ trường hợp nào khi không được thoả mãn rằng phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu đối với hãng hàng không này thuộc về Bên ký kết chỉ định hãng hàng không đó hoặc thuộc về các công dân của Bên ký kết đó; hoặc
 - b) trong trường hợp hãng hàng không đó không tuân thủ luật pháp hoặc các qui định được áp dụng một cách bình thường và hợp lý của Bên ký kết trao các quyền đó; hoặc
 - c) trong trường hợp hãng hàng không này khai thác không theo đúng các điều kiện được quy định trong Hiệp định này; hoặc
 - d) trong trường hợp Bên ký kết kia không có hành động thích hợp để cải thiện an toàn theo đoạn (2) của Điều 9 bis; hoặc
 - e) theo đoạn (6) của Điều 9 bis.
- 2) Trừ khi việc thu hồi, đình chỉ ngay lập tức, hoặc áp đặt các điều kiện nói ở đoạn (1) của Điều này là cần thiết để ngăn ngừa sự vi phạm thêm luật hoặc các qui định, quyền như vậy sẽ chỉ được thực hiện sau khi trao đổi ý kiến với Bên ký kết kia. Trao đổi ý kiến như vậy sẽ bắt đầu trong vòng ba mươi (30) ngày kể từ ngày yêu cầu.

PHỤ LỤC B

ĐIỀU 12. ĐẠI DIỆN HÃNG HÀNG KHÔNG VÀ BÁN

Một hãng hàng không có phần lớn sở hữu và quyền kiểm soát hữu hiệu thuộc về một Bên ký kết hay các công dân của Bên ký kết đó có thể:

- i) theo luật pháp và các quy định liên quan đến việc vào, cư trú và thuê lao động của Bên ký kết kia, đưa vào và duy trì ở lãnh thổ của Bên ký kết đó các nhân viên quản lý, kỹ thuật, khai thác và các nhân viên chuyên môn khác mà hãng hàng không coi là hợp lý cần thiết cho việc cung cấp các chuyến bay;
- ii) thiết lập các văn phòng ở lãnh thổ của Bên ký kết kia;
- iii) tham gia vào việc bán và tiếp thị vận chuyển hàng không ở lãnh thổ của Bên ký kết kia hoặc trực tiếp, hoặc thông qua các đại lý hay các cơ quan trung gian khác của địa phương do hãng hàng không đó chỉ định. Hãng hàng không có thể bán và bất cứ người nào cũng có quyền tự do mua vận chuyển như vậy bằng tiền địa phương hay bất cứ đồng tiền chuyển đổi tự do nào theo luật và các quy định của Bên ký kết kia. Hãng hàng không sẽ có quyền sử dụng các chứng từ vận chuyển của mình cho mục đích này.

PHỤ LỤC C
ĐIỀU 9 bis. AN TOÀN

- 1) Mỗi Bên ký kết có thể yêu cầu đàm phán bất kỳ khi nào về các tiêu chuẩn an toàn trong bất kỳ lĩnh vực nào liên quan đến tổ lái, tàu bay hay sự khai thác của Bên ký kết kia. Đàm phán như vậy sẽ diễn ra trong vòng 30 ngày kể từ ngày yêu cầu.
- 2) Nếu, sau các cuộc đàm phán như vậy, một Bên ký kết thấy rằng Bên ký kết kia không duy trì và quản lý hữu hiệu các tiêu chuẩn an toàn trong bất kỳ lĩnh vực nào như vậy, ít nhất tương đương với các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước Chicagô, Bên ký kết thứ nhất sẽ thông báo cho Bên ký kết kia về những phát hiện đó và những biện pháp được coi là cần thiết để tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu đó, và Bên ký kết kia sẽ có hành động chỉnh lý thích hợp. Việc Bên ký kết kia không có hành động thích hợp trong vòng 15 ngày hay trong khoảng thời gian dài hơn có thể được thoả thuận, sẽ là cơ sở để áp dụng Điều 5 (1) của Hiệp định này (Thu hồi hay đình chỉ phép khai thác).
- 3) Tuy có các nghĩa vụ nêu trong Điều 33 của Công ước Chicagô, hai đoàn thoả thuận rằng bất kỳ tàu bay nào được khai thác bởi hoặc, theo một thoả thuận thuê, thay mặt hãng hàng không hay các hãng hàng không của một Bên ký kết cho các chuyến bay đến hoặc từ lãnh thổ của Bên ký kết kia có thể, trong khi ở trong lãnh thổ của Bên ký kết kia, là đối tượng để các đại diện có thẩm quyền của Bên ký kết kia kiểm tra trên và xung quanh tàu bay để kiểm tra cả giá trị của các tài liệu tàu bay, tài liệu của tổ lái và điều kiện rõ ràng của tàu bay và các thiết bị của tàu bay (trong Điều này được gọi là “các cuộc thanh tra tại sân đỗ”), với điều kiện việc này không dẫn đến chậm trễ vô lý.
- 4) Nếu bất kỳ cuộc thanh tra tại sân đỗ nào hay hàng loạt cuộc thanh tra tại sân đỗ nào như vậy gây ra:
 - a) các lo ngại nghiêm trọng rằng một tàu bay hay sự khai thác một tàu bay không tuân thủ các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước Chicagô; hoặc
 - b) các lo ngại nghiêm trọng rằng có sự thiếu duy trì và quản lý hữu hiệu các tiêu chuẩn an toàn được thiết lập vào thời điểm đó theo Công ước Chicagô;

Bên ký kết tiến hành thanh tra sẽ, nhằm mục đích của Điều 33 của Công ước Chicagô, tự do kết luận rằng các yêu cầu theo đó chứng chỉ hay các bằng của tàu bay đó hay của tổ lái của tàu bay đó đã được cấp hay làm cho có giá trị, hoặc các yêu cầu theo đó tàu bay được khai thác không ngang bằng hay cao hơn các tiêu chuẩn tối thiểu được thiết lập theo Công ước Chicagô.

- 5) Trong trường hợp việc tiếp cận nhằm tiến hành một cuộc thanh tra tại sân đỗ đối với một tàu bay được khai thác bởi một hãng hàng không hay các hãng hàng không của một Bên ký kết theo đoạn (3) của Điều này bị một đại diện của hãng hàng không hay các hãng hàng không đó từ chối, Bên ký kết kia sẽ được quyền suy ra rằng các lo ngại nghiêm trọng theo kiểu như nêu trong đoạn (4) của Điều này phát sinh và rút ra các kết luận như nêu trong đoạn này.
- 6) Mỗi Bên ký kết giữ quyền đình chỉ hay thay đổi phép khai thác của một hãng hàng không hay các hãng hàng không của Bên ký kết kia ngay lập tức trong trường hợp Bên ký kết thứ nhất kết luận, cho dù là kết quả của một cuộc thanh tra tại sân đỗ, của hàng loạt các cuộc thanh tra tại sân đỗ, của sự từ chối tiếp cận để thanh tra tại sân đỗ, đàm phán hay lý do khác, rằng hành động ngay lập tức là cần thiết vì an toàn khai thác của một hãng hàng không.
- 7) Bất kỳ hành động nào của một Bên ký kết theo các đoạn (2) hoặc (6) của Điều này sẽ được ngừng lại một khi cơ sở để tiến hành hành động đó ngừng tồn tại.

No. 2

The Ministry of Foreign Affairs of the Socialist Republic of Vietnam to Her Britannic Majesty's Embassy at Hanoi

Hanoi

so: 299/NG-LPQT

26 September 2000

Bộ Ngoại giao nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam kính chào Đại sứ quán Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len tại Hà Nội và, liên quan tới Công hàm số 236 ngày 08 tháng 9 năm 2000 của Đại sứ quán về việc sửa đổi Hiệp định vận chuyển hàng không giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len ký tại Luân-đôn ngày 19 tháng 8 năm 1994, trân trọng thông báo rằng Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam đã phê duyệt nội dung các sửa đổi của Hiệp định này và chấp thuận những đề nghị trong công hàm nói trên của Đại sứ quán.

Công hàm này và Công hàm số 236 cùng với những Phụ lục của Công hàm đó tạo thành Thoả thuận giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len. Thoả thuận sẽ có hiệu lực kể từ ngày gửi Công hàm này của Bộ Ngoại giao nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Nhân dịp này, Bộ Ngoại giao nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam một lần nữa xin gửi đến Đại sứ quán Liên hiệp Vương quốc Anh và Bắc Ai-len lời chào trân trọng

[Translation of No. 2]

No. 299/NG-LPQT

The Ministry of Foreign Affairs of the Socialist Republic of Vietnam presents its compliments to the British Embassy in Hanoi and, with reference to the Embassy's Note No: 236 dated 8 September 2000 regarding the amendment of the Agreement between the Government of the Socialist Republic of Vietnam and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland for Air Services between and beyond their respective territories, done at London on 19 August 1994, has the honour to inform the latter that the Government of the Socialist Republic of Vietnam approved the amendment of the said Agreement and accepted the proposal suggested by the Embassy in the above-mentioned Note.

This Note and the Note No: 236 together with its Annexes constitute an Agreement between the Government of the Socialist Republic of Vietnam and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. The Agreement enters into force on the date of this Note of the Ministry of Foreign Affairs of the Socialist Republic of Vietnam.

The Ministry of Foreign Affairs of the Socialist Republic of Vietnam avails itself of this opportunity to renew to the British Embassy the assurances of its highest consideration.

LONDON: The Stationery Office
Printed in the UK by The Stationery Office Limited on behalf of
the Controller of Her Majesty's Stationery Office
558026 11/2000 19585

ISBN 0-10-149272-3



9 780101 492720