

No. 28502

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND
and
BRUNEI DARUSSALAM**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
London on 23 November 1990**

Authentic texts: English and Malay.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 25 November 1991.*

**ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE
ET D'IRLANDE DU NORD
et
BRUNEI DARUSSALAM**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Londres le 23 novembre 1990**

Textes authentiques : anglais et malais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 25 novembre 1991.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY THE SULTAN AND YANG DI-PERTUAN OF BRUNEI DARUSSALAM CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of His Majesty The Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam,

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

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

- (a) the term “the Chicago Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes:
 - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and has been ratified by both Contracting Parties; and
 - (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or Annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (b) the term “aeronautical authorities” means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and in the case of Brunei Darussalam, the Minister of Communications, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the term “territory” in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

¹ Came into force on 23 November 1990 by signature, in accordance with article 18.

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

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

ARTICLE 2

Applicability of the Chicago Convention

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

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

ARTICLE 4

Designation and Authorisation of Airlines

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
- (2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.
- (4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.
- (5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Revocation or Suspension of Operating Authorisations

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
 - (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
 - (c) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or

regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 7

Tariffs

(1) The term “tariff” means:

- (a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
- (b) the freight rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
- (c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or freight rate including any benefits attaching to it; and
- (d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

- (2) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels with due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market consideration.
- (3) The aeronautical authorities of both countries shall 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 shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 45 days (or such shorter period as both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect.
 - (b) a tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 30 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both countries have informed each other in writing within 29 days of the filing being received by them that they do not approve the proposed tariff.
 - (c) Nothing in paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authorities of either country from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to those authorities either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.
 - (d) If the aeronautical authorities of either country consider either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other country is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authorities of the other country. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both countries agree otherwise.
 - (e) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authorities of one country to be causing serious 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.
- (4) The tariffs to be charged by a designated airline of one country for carriage between the territory of the other country and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of the other country. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by those aeronautical authorities and applied by a designated airline of that other country for carriage between its territory and that of a third State, provided that those aeronautical authorities may withdraw their approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.

ARTICLE 8**Customs Duties**

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, the aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be relieved on the basis of reciprocity from all customs duties, national excise taxes and similar national fees and charges not based on the cost of services provided on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) There shall also be relieved from the duties, taxes, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges on the cost of the service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts including engines introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

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

ARTICLE 9**Aviation Security**

(1) The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on

Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971)³ form an integral part of this Agreement.

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

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

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

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

ARTICLE 10

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the Contracting Party referred

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the rights to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance.

ARTICLE 12

Airline Representation

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

ARTICLE 13

User Charges

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

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

ARTICLE 14

Consultation

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

ARTICLE 15

Settlement of Disputes

- (1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.
- (2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;
 - (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
- (4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its own discretion, within 30 days after replies are due.
- (5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.
- (6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
- (7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.
- (8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any

expenses incurred by the President or Vice-President of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 16

Amendment

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

ARTICLE 17

Termination

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

ARTICLE 18

Entry Into Force

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done in duplicate at London this 23rd day of November 1990, in the English and Malay languages, both texts being equally authoritative.

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

BRABAZON OF TARA

For the Government
of His Majesty The Sultan
and Yang Di-Pertuan
of Brunei Darussalam:

ZAKARIA

ANNEX**Route Schedule****SECTION I**

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

Points in the United Kingdom—intermediate points—points in Brunei Darussalam—points beyond.

Notes:

1. The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the United Kingdom.
2. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at any point beyond Brunei Darussalam and discharged at points in Brunei Darussalam or vice versa, except as may from time to time be jointly agreed by the two sides.

SECTION II

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Brunei Darussalam:

Points in Brunei Darussalam—intermediate points—Points in the United Kingdom—points beyond.

Notes:

1. The designated airline or airlines of Brunei Darussalam may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve them in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Brunei Darussalam.
 2. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at any point beyond the United Kingdom and discharged at points in the United Kingdom or vice versa, except as may from time to time be jointly agreed by the two sides.
-

[MALAY TEXT — TEXTE MALAIS]

PERJANJIAN DI ANTARA KERAJAAN THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN DAN NORTHERN IRELAND DENGAN KERAJAAN KEBAWAH DULI YANG MAHA MULIA PADUKA SERI BAGINDA SULTAN DAN YANG DI-PERTUAN NEGARA BRUNEI DARUSSALAM MENGENAI DENGAN PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN UDARA

Kerajaan The United Kingdom of Great Britain dan Northern Ireland dan Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia Paduka Seri Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan Negara Brunei Darussalam;

Sebagai pihak-pihak kepada Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa yang mula ditandatangani di Chicago pada Tujuh haribulan Disember 1944;

Dengan maksud hendak membuat perjanjian, tambahan kepada Konvensyen tersebut, bagi tujuan menetapkan perkhidmatan-perkhidmatan udara di antara wilayah-wilayah berkenaan;

Teladi bersetuju seperti berikut:

PERKARA 1

Tafsiran

Bagi maksud Perjanjian ini, kecuali jika maksudnya berkehendakkan makna yang lain:

- (a) perkataan "Konvensyen Chicago" bermakna Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang mula ditandatangani di Chicago pada tujuh haribulan Disember, 1944 dan termasuk:
 - (i) mana-mana pindaan kepadanya yang telah berjalan kuatkuasanya di bawah Perkara 94(a) dan telah disahkan oleh kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian; dan
 - (ii) mana-mana Tambahan atau mana-mana pindaan kepadanya yang dipakai di bawah Perkara 90 dari Konvensyen itu, setakat mana pindaan atau tambahan sedemikian adalah pada mana-mana waktu yang ditentukan berkuatkuasa bagi kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian;
- (b) perkataan "pihak-pihak berkuasa aeronautikal" bermakna, bagi Negara Brunei Darussalam, Menteri Perhubungan, dan bagi United Kingdom, Setiausaha Negara bagi Pengangkutan, atau, bagi kedua-dua buah negara, siapa jua atau badan yang diberi kuasa untuk menjalankan apa jua tugas yang pada masa ini dijalankan oleh pihak-pihak berkuasa tersebut di atas atau tugas-tugas yang sama;
- (c) perkataan "syarikat penerbangan yang ditetapkan" bermakna syarikat penerbangan yang telah ditetapkan dan dibenarkan menurut Perkara 4 dari Perjanjian ini;

- (d) perkataan “wilayah” bersabit dengan sebuah negara membawa makna yang ditentukan baginya di dalam Perkara 2 dari Konvensyen Chicago;
- (e) perkataan-perkataan “perkhidmatan udara”, “perkhidmatan udara antarabangsa”, “syarikat penerbangan” dan “singgah bagi maksud-maksud bukan pengangkutan” mempunyai makna yang masing-masing ditentukan kepadanya dalam Perkara 96 dari Konvensyen Chicago;
- (f) perkataan “bayaran pengguna” bermakna satu bayaran yang dibuat kepada syarikat-syarikat penerbangan oleh pihak-pihak berkuasa yang berkelayakan atau diberikan kebenaran oleh mereka untuk dibuatkan peruntukan bagi hartabenda atau kemudahan-kemudahan lapangan terbang atau bagi kemudahan-kemudahan perjalanan udara, termasuk perkhidmatan-perkhidmatan dan kemudahan-kemudahan yang berkaitan, bagi kapal-terbang, anak-anak kapal mereka, penumpang-penumpang dan kargo;
- (g) perkataan “Perjanjian ini” termasuk Tambahan yang dibuat di bawahnya dan mana-mana pindaan kepadanya atau kepada Perjanjian ini.

PERKARA 2

Peruntukan-peruntukan bagi konvensyen Chicago yang berkaitan dengan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa

Peruntukan-peruntukan Perjanjian ini, adalah tertakluk kepada peruntukan-peruntukan Konvensyen Chicago setakat yang peruntukan-peruntukan itu ada berkenaan dengan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa.

PERKARA 3

Pemberian hak-hak

1. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberi kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak-hak berikut dari segi perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsanya:—

- (a) hak untuk terbang melintasi kawasannya tanpa mendarat; dan
- (b) hak untuk membuat perhentian dalam kawasannya bagi maksud-maksud bukan pengangkutan.

2. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberikan kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hak-hak yang selepas ini ditentukan di dalam Perjanjian ini bagi maksud mengadakan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa pada laluan-laluan yang ditentukan di dalam Seksyen yang berkenaan dalam Tambahan kepada Perjanjian ini. Perkhidmatan-perkhidmatan dan laluan-laluan sedemikian adalah selepas ini masing-masing disebut “perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui” dan “laluan-laluan yang ditentukan”. Di samping mengadakan perkhidmatan yang dipersetujui pada satu laluan yang ditentukan, syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh

menikmati di samping hak-hak yang ditentukan dalam perenggan (1) dari Perkara ini hak untuk membuat persinggahan-persinggahan dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi pada tempat-tempat yang ditentukan bagi laluan tersebut dalam Tambahan kepada Perjanjian ini bagi tujuan untuk mengangkut dan menurunkan penumpang-penumpang dan kargo termasuk mel.

3. Tiada sebarang apapun dalam perenggan (2) dari Perkara ini boleh dianggap memberi kepada syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hak untuk mengangkut, di satu-satu tempat dalam kawasan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, penumpang-penumpang dan kargo, termasuk mel, dibawa kerana disewa atau bayaran upah dan ditujukan ke tempat lain dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi.

4. Jika disebabkan oleh pertelingkahan bersenjata, gangguan-gangguan atau perkembangan-perkembangan politik, atau keadaan-keadaan khas dan di luar kebiasaan, syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu tidak dapat untuk membuat perkhidmatan pada laluan yang biasa, maka Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi hendaklah menggunakan daya usahanya untuk membolehkan operasi perkhidmatan seperti itu diteruskan melalui penyusunan semula laluan-laluan secara sementara yang bersesuaian.

PERKARA 4

Penetapan dan Kebenaran Bagi Syarat-Syarat Penerbangan

1. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian mempunyai hak untuk menetapkan secara bertulis kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu sebuah atau lebih syarikat penerbangan bagi maksud mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan yang ditentukan itu dan untuk menarik balik atau mengubah penetapan-penetapan tersebut.

2. Apabila menerima penetapan itu, Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu hendaklah, tertakluk kepada peruntukan-peruntukan perenggan-perenggan (3) dan (4) dari Perkara ini, dengan tiada tangguh-tangguh memberi kepada syarikat penerbangan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan itu kebenaran mengendalikan yang bersesuaian

3. Pihak-Pihak berkuasa aeronautikal dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh menghendaki sesebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu untuk memuaskan hati mereka bahawa ianya adalah layak untuk menunaikan syarat-syarat yang ditetapkan di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang lazimnya dan berpatutan dikenakan terhadap pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa oleh pihak-pihak berkuasa yang berkenaan selaras dengan peruntukan-peruntukan dari Konvensyen Chicago.

4. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mempunyai hak untuk enggan memberi kebenaran mengendalikan yang disebutkan dalam perenggan (2) dari Perkara ini, atau mengenakan syarat-syarat yang mungkin dianggap perlu bagi sebuah syarikat

penerbangan yang ditetapkan untuk menjalankan hak-hak yang ditentukan dalam Perkara 3(2) dari Perjanjian ini, jika sekiranya Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkenaan tidak berpuas hati bahawa pemilikan sebahagian besar dan pengawal sebenar syarikat penerbangan itu adalah terletak ditangan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan itu atau warganegara-warganegaranya.

5. Apabila sesebuah syarikat penerbangan itu ditetapkan dan diberikan kuasa, maka ianya boleh memulakan untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang telah dipersetujui itu, dengan syarat bahawa syarikat penerbangan tersebut mematuhi peruntukan-peruntukan yang dikenakan dari Perjanjian ini.

PERKARA 5

Pembatalan dan Pengantungan Kebenaran Mengendalikan

1. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian berhak untuk membatalkan atau menggantung kebenaran mengendalikan perjalanan hak-hak yang ditentukan dalam Perkara 3(2) dari Perjanjian ini oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, atau mengenakan syarat-syarat yang mungkin dianggap perlu pada menjalankan hak-hak ini:

- (a) jika sekiranya ia tidak berpuas hati bahawa pemilikan sebahagian besar dan pengawalan sebenar syarikat penerbangan itu adalah terletak di Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan penerbangan atau warganegara-warganegara Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu; atau
- (b) jika syarikat penerbangan itu gagal mematuhi undang-undang atau peraturan-peraturan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang memberi hak-hak itu; atau
- (c) jika syarikat penerbangan itu sebaliknya gagal untuk mengendalikan menurut syarat-syarat yang ditetapkan di bawah Perjanjian ini.

2. Kecuali pembatalan atau pengantungan serta-merta kebenaran mengendalikan yang disebutkan dalam perenggan dari Perkara ini adalah mustahak untuk menghindarkan pelanggaran-pelanggaran lanjut undang-undang atau peraturan-peraturan, maka hak demikian hendaklah dijalankan hanya setelah membuat perundingan dengan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu.

PERKARA 6

Prinsip-Prinsip Yang Mengawal Operasi Bagi Perkhidmatan-Perkhidmatan Yang Dipersetujui

1. Hendaklah terdapat peluang yang adil dan saksama bagi syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan yang ditentukan.

2. Dalam mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengambil kira kepentingan-kepentingan syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi supaya tidak mengganggu

perkhidmatan-perkhidmatan itu dengan secara tidak wajar di mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu berikan pada keseluruhan atau sebahagian dari laluan-laluan sama.

3. Perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui yang diberikan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menunjukkan hubungan rapat terhadap keperluan-keperluan orang ramai bagi pengangkutan pada laluan-laluan yang ditentukan dan hendaklah mempunyai sebagai matalamat utama mereka, peruntukan pada kadar muatan yang berpatutan bagi muatan yang boleh menampung keperluan-keperluan pada masa ini dan keperluan-keperluan yang dijangka berpatutan untuk membawa penumpang-penumpang dan kargo termasuk mel yang datang dari atau ditujukan bagi wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang telah menetapkan syarikat penerbangan tersebut. Peruntukan untuk membawa penumpang-penumpang dan kargo termasuk mel kedua-duanya diangkut dan dipunggah pada tempat-tempat di laluan-laluan yang ditentukan dalam wilayah-wilayah Negara-Negara selain daripada apa yang menetapkan syarikat penerbangan tersebut hendaklah dibuat menurut prinsip-prinsip am bahawa muatan hendaklah mengikut:—

- (a) keperluan-keperluan pengangkutan ke wilayah dan dari wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang telah menetapkan syarikat penerbangan tersebut;
- (b) keperluan-keperluan pengangkutan bagi kawasan melalui mana perkhidmatan yang dipersetujui itu melintas selepas mengambil kira perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan lain yang ditubuhkan oleh syarikat-syarikat penerbangan Negara-Negara yang meliputi kawasan tersebut; dan
- (c) keperluan-keperluan yang melalui pengendalian syarikat penerbangan.

PERKARA 7

Tarif

1. Perkataan “Tarif” bermakna:—

- (a) bayaran yang dikenakan oleh sebuah syarikat penerbangan kerana mengangkut penumpang-penumpang dan bagej mereka pada perkhidmatan-perkhidmatan udara yang dijadualkan dan bayaran-bayaran dan syarat-syarat bagi perkhidmatan-perkhidmatan tambahan kepada pengangkutan sedemikian;
- (b) kadar pengangkutan kargo yang dikenakan oleh sebuah syarikat penerbangan kerana mengangkut kargo (tidak termasuk mel) pada perkhidmatan-perkhidmatan udara yang dijadualkan;
- (c) syarat-syarat yang menguasai terdapatnya atau berkenaannya sebarang bayaran atau kadar pengangkutan kargo demikian termasuk sebarang faedah berkaitan dengannya; dan
- (d) kadar komisyen yang dibayar oleh sebuah syarikat penerbangan kepada sesuatu ejen menurut tiket-tiket yang dijual atau bil-bil penerbangan udara yang diuruskan oleh ejen tersebut bagi pengangkutan pada perkhidmatan-perkhidmatan udara yang berjadual.

2. Tarif yang akan dikenakan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang telah ditetapkan bagi Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah ditetapkan pada paras yang berpatutan, dengan memperhitungkan semua perkara yang berkaitan, termasuk kepentingan-kepentingan pengguna, kos pengendalian, untung yang berpatutan dan balasan pemasaran.

3. Pihak-Pihak Berkuasa Aeronautikal bagi kedua buah negara hendaklah mengenakan peruntukan-peruntukan berikut untuk mendapatkan kebenaran tarif yang patut dikenakan oleh syarikat penerbangan-syarikat penerbangan bagi kedua buah negara untuk pengangkutan di antara satu tempat di sebuah negara dan satu tempat di negara lain:

- (a) Sebarang tarif yang dicadangkan yang patut dikenakan bagi pengangkutan di antara kedua buah negara hendaklah dikemukakan dengan atau bagi pihak syarikat penerbangan-syarikat penerbangan yang berkenaan dengan kedua-dua pihak berkuasa aeronautikal sekurang-kurangnya empat-puluh lima (45) hari (atau dalam jangka masa pendek dimana kedua-dua pihak berkuasa aeronautikal mempersetujui) sebelum ianya dicadangkan bahawa tarif tersebut akan berkuatkuasa.
- (b) Sesuatu tarif yang dikemukakan sedemikian boleh dibenarkan pada bila-bila masa oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal. Walau bagaimanapun, tertakluk kepada dua perenggan kecil yang berikut, mana-mana tarif sedemikian hendaklah dianggap sebagai telah dibenarkan tiga-puluh (30) hari selepas hari bilamana ianya diterima melainkan pihak-pihak berkuasa aeronautikal bagi kedua-dua negara telah memaklumkan masing-masing secara bertulis dalam masa dua-puluh sembilan (29) hari ianya diterima oleh mereka bahawa mereka tidak mempersetujui tarif yang dicadangkan.
- (c) Tiada apapun dalam perenggan (b) di atas boleh menghalang pihak-pihak berkuasa kedua-dua negara daripada tidak membenarkan secara sebelah pihak sahaja mana-mana tarif yang dikemukakan oleh salah sebuah syarikat penerbangannya sendiri yang telah ditetapkan. Walau bagaimanapun, tindakan secara sebelah pihak itu hanya akan diambil jika nampaknya kepada pihak-pihak berkuasa tersebut sama ada bahawa sesuatu tarif yang dicadangkan adalah keterlaluan atau bahawa pemakaiannya akan menimbulkan perangai tidak ingin bertanding yang berkemungkinan menyebabkan kerugian yang teruk kepada syarikat penerbangan yang satu lagi atau syarikat penerbangan-syarikat penerbangan yang lain.
- (d) Jika pihak-pihak berkuasa kedua-dua negara menganggap sama ada bahawa sesuatu tarif yang dicadangkan yang telah dikemukakan kepada mereka oleh sesebuah syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi negara yang satu lagi adalah keterlaluan atau bahawa pemakaiannya akan menimbulkan perangai tidak ingin bertanding yang berkemungkinan menyebabkan kerugian yang teruk kepada syarikat penerbangan yang satu lagi atau syarikat penerbangan-syarikat penerbangan yang lain mereka boleh, dalam masa dua-puluh (20) hari setelah menerima tarif yang dikemukakan itu, memohon untuk berunding dengan pihak-pihak berkuasa aeronautikal bagi negara yang satu lagi itu. Perundingan sedemikian hendaklah ditamatkan dalam masa dua-puluh satu (21) hari setelah dipohonkan dan tarif tersebut hendaklah berkuatkuasa pada penghujung tempoh tersebut melainkan jika pihak-pihak berkuasa kedua-dua negara mempersetujui sebaliknya.

- (e) Jika sekiranya sesuatu tarif yang telah berjalan kuatkuasanya menurut peruntukan-peruntukan di atas adalah dianggap oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal bagi negara yang satu lagi itu sebagai menyebabkan kerugian yang teruk kepada syarikat penerbangan yang satu lagi atau syarikat penerbangan-syarikat penerbangan yang lain pada sesuatu laluan atau laluan-laluan yang tertentu, pihak-pihak berkuasa berkenaan boleh memohon untuk berunding dengan pihak-pihak berkuasa bagi negara yang satu lagi itu.
4. Tarif yang akan dikenakan oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi sebuah negara untuk mengangkut di antara wilayah bagi negara lain dan negara ketiga hendaklah dikemukakan untuk kebenaran oleh pihak berkuasa aeronautikal bagi negara yang satu lagi. Setiap tarif yang dikemukakan hendaklah diberikan kebenaran jika ianya dalam bentuk yang sama, syarat-syarat dan tarikh mansuh kepada tarif yang sudah dibenarkan pada masa itu oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal dan dipakai oleh syarikat penerbangan bagi sebuah negara lain bagi mengangkut di antara wilayahnya dan juga bagi negara ketiga, dengan syarat bahawa pihak-pihak berkuasa aeronautikal itu boleh menarik balik kebenaran mereka jika tarif yang dipadankan itu diberhentikan oleh sebab-sebab tertentu, atau mungkin mengubah syarat-syarat kebenaran tersebut selaras dengan mana-mana perubahan dalam tarif yang dipadankan.

PERKARA 8

Duti Kastam

1. Pesawat udara yang dikendalikan dalam perkhidmatan-perkhidmatan antarabangsa oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, peralatan biasanya, bahanbakar, minyak pelincir, bekalan-bekalan teknikal yang boleh digunakan, alat-alat ganti termasuk enjin-enjin, dan barang-barang bekalan pesawat udara (termasuk tetapi tidak terhad kepada barang-barang seperti makanan, sebarang jenis minuman dan tembakau) yang mana terdapat di dalam pesawat udara tersebut hendaklah dibebaskan atas prinsip timbal-balas daripada semua duti kastam, cukai eksais negara dan bayaran-bayaran negara yang sama dan bayaran-bayaran yang bukan diasaskan atas kos perkhidmatan-perkhidmatan yang disediakan atas ketibaan dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, asalkan peralatan biasa dan bakalan-bakalan sedemikian masih berada di dalam pesawat udara tersebut.
2. Juga dikecualikan dari duti, cukai dan bayaran-bayaran yang dimaksudkan dalam perenggan (1) dari Perkara ini, kecuali bayaran-bayaran terhadap kos bagi perkhidmatan yang disediakan:
- (a) barang-barang bekalan pesawat udara yang dibawa masuk atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan yang dibawa dalam pesawat udara dalam had-had yang munasabah, untuk kegunaan dalam pesawat udara yang terbang ke luar negeri menjalankan yang terikat perkhidmatan udara antarabangsa bagi syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak yang satu lagi itu;
 - (b) alat-alat ganti termasuk enjin-enjin yang dibawa masuk ke wilayah salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk menyenggara atau membaiki pesawat udara yang digunakan dalam perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu;

- (c) bahanbakar dan minyak pelincir dan bekalan-bekalan teknikal yang boleh digunakan yang dibawa masuk atau dibekalkan dalam wilayah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk digunakan dalam sebuah pesawat udara yang menjalankan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa bagi syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak yang satu lagi itu, walaupun bila bekalan-bekalan ini akan digunakan dalam sebahagian dari perjalanan yang dilakukan di atas ruangudara wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu dalam mana ianya dibawa dalam pesawat udara.
3. Peralatan dan bekalan-bekalan yang dimaksudkan dalam perenggan-perenggan (1) dan (2) dari Perkara ini mungkin dikehendaki untuk disimpan di bawah pengawasan atau kawalan pihak-pihak berkuasa yang berkenaan.
4. Bantuan-bantuan yang diperuntukkan oleh Perkara ini hendaklah juga disediakan dalam keadaan-keadaan dimana syarikat penerbangan bagi satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian telah membuat persediaan-persediaan dengan syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang lain bagi bantuan atau pemindahan dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi perkara-perkara yang ditentukan dalam perenggan-perenggan (1) dan (2) bagi Perkara ini, asalkan syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang lain itu menerima bantuan-bantuan yang demikian daripada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu itu lagi.

PERKARA 9

Keselamatan Penerbangan

1. Kepastian tentang keselamatan bagi pesawat udara, penumpang-penumpang dan anak-anak kapal mereka sebagai pra-syarat asasi bagi pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian menekankan lagi bahawa kewajipan mereka terhadap satu sama lain untuk mengawal keselamatan penerbangan awam daripada gangguan yang menyalahi undang-undang (dan terutama sekalinya kewajipan-kewajipan mereka di bawah Konvensyen Chicago, Konvensyen mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Tindakan-Tindakan Lain Tertentu Yang Dilakukan Dalam Pesawat Udara, ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen mengenai Pencegahan Rampasan yang menyalahi undang-undang bagi Pesawat Udara, ditandatangani di Hague pada 16 Disember 1970 dan Konvensyen mengenai Pencegahan Tindakan-Tindakan yang menyalahi Undang-Undang terhadap Keselamatan bagi Penerbangan Awam, ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971) merupakan satu bahagian yang mustahak bagi Perjanjian ini.
2. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberikan atas permintaan segala bantuan yang perlu terhadap satu sama lain untuk mencegah perbuatan-perbuatan bagi rampasan yang menyalahi undang-undang bagi pesawat udara awam dan perbuatan-perbuatan bersalahan yang lain terhadap keselamatan pesawat udara demikian, penumpang-penumpang dan anak-anak kapalnya, lapangan terbang-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan pemanduan udara, dan sebarang ancaman lain kepada keselamatan penerbangan awam.
3. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, dalam hubungan-hubungan bersama mereka, bertindak menurut standard-standard keselamatan penerbangan dan

setakat mana ianya dipakai oleh mereka, amalan-amalan Yang Di-sokong yang diasaskan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dan dikhaskan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen Chicago; dan hendaklah menghendaki supaya pengendali-pengendali bagi pesawat terbang di bawah pendaftaran mereka atau pengendali-pengendali bagi pesawat Antarabangsa dan dikhaskan sebagai Tambahan-Tambahan kepada Konvensyen Chicago; dan hendaklah menghendaki supaya pengendali-pengendali bagi pesawat terbang di bawah pendaftaran mereka atau pengendali-pengendali bagi pesawat terbang yang mempunyai tempat perniagaan utama mereka atau kediaman tetap dalam wilayah mereka, dan pengendali-pengendali lapangan terbang dalam wilayah mereka, bertindak menurut peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan demikian. Dalam perenggan ini yang dimaksudkan dengan standard-standard keselamatan penerbangan termasuklah mana-mana perbezaan yang dimaklumkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang berkenaan. Setiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberi makluman yang terdahulu kepada pihak yang lain tentang tujuannya untuk memaklumkan sebarang perbezaan.

4. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memastikan bahawa langkah-langkah berkesan diambil didalam wilayahnya untuk mengawal pesawat terbang dan untuk memeriksa penumpang-penumpang dan barang-barang yang mereka bawa, dan untuk menjalankan pemeriksaan yang bersesuaian ke atas anak-anak kapal, bagej, kargo termasuk barang-barang yang dibawa di tangan dan bakalan-bakalan pesawat terbang sebelum dan semasa memasuki pesawat dan pemungghahan dan supaya langkah-langkah tersebut disesuaikan untuk menghadapi bertambahnya ancaman tersebut. Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersetuju bahawa syarikat-syarikat penerbangannya boleh dikehendaki untuk mematuhi syarat-syarat keselamatan penerbangan yang dimaksudkan dalam perenggan (3) yang dikehendaki oleh Pihak yang satu lagi untuk memasuki, berlepas dari, atau semasa berada dalam wilayah Pihak yang satu lagi itu. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah juga memberi pertimbangan yang wajar terhadap sebarang permintaan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu bagi langkah-langkah keselamatan khas yang berpatutan untuk menghadapi sesuatu ancaman tertentu.

5. Apabila satu kejadian atau ancaman bagi satu kejadian rampasan yang menyalahi undang-undang ke atas pesawat udara awam atau tindakan-tindakan yang menyalahi undang-undang yang lain terhadap keselamatan pesawat udara demikian, penumpang-penumpang dan anak-anak kapalnya, lapangan terbang-lapangan terbang atau kemudahan-kemudahan perjalanan udara berlaku, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah membantu antara satu sama lain dengan memberikan kemudahan komunikasi dan langkah-langkah bersesuaian lain yang bertujuan untuk menamatkan dengan segera dan selamat kejadian atau ancaman tersebut.

PERKARA 10

Penyediaan Statistik

Pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari sesuatu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah membekalkan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi atas permintaan mereka penyata-penyata statistik berkala atau penyata-penyata statistik lain sebagaimana yang mungkin secara berpatutan diperlukan bagi maksud mengkaji semula muatan yang diperuntukkan dalam perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui oleh syarikat-syarikat penerbangan yang

ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang dimaksudkan dalam Perkara ini. Penyata-penyata itu hendaklah termasuk segala maklumat yang dikehendaki untuk menentukan jumlah pengangkutan yang dibawa oleh syarikat-syarikat penerbangan tersebut dalam perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui itu dan tempat berlepas dan tempat tujuan pengangkutan tersebut.

PERKARA 11

Pemindahan Pendapatan

Tiap-tiap syarikat penerbangan yang ditetapkan hendaklah mempunyai hak untuk menukar dan mengirimkan ke negaranya apabila diminta hasil-hasil setempat yang melebihi jumlah yang dibayar setempat. Penukaran dan pengiriman wang hendaklah dibenarkan tanpa sekatan-sekatan pada kadar pertukaran yang dikenakan terhadap urusanniaga yang berjalan pada masa hasil-hasil tersebut dihadapkan untuk pertukaran dan pengiriman.

PERKARA 12

Perwakilan Syarikat Penerbangan

Syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berhak, menurut undang-undang dan peraturan-peraturan berhubung dengan kemasukan, kediaman dan pekerjaan bagi Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, untuk membawa masuk dan menenggara dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu kakitangan-kakitangan pengurusan, teknikal, pengendalian dan pakar lain mereka sendiri yang diperlukan untuk mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara.

PERKARA 13

Bayaran-bayaran Pengguna

1. Tiada satu pun Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh mengenakan atau membenarkan untuk dikenakan ke atas syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bayaran-bayaran pengguna yang lebih tinggi dari yang dikenakan ke atas syarikat-syarikat penerbangannya sendiri yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa yang serupa.
2. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menggalakkan perundingan di antara pihak-pihak berkuasa mengenakan bayaran yang layak dan syarikat-syarikat penerbangan yang menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan dan kemudahan-kemudahan, jika boleh dilaksanakan melalui badan-badan perwakilan syarikat-syarikat penerbangan tersebut. Notis yang berpatutan hendaklah diberikan kepada pengguna-pengguna mengenai sebarang cadangan bagi perubahan-perubahan dalam bayaran-bayaran pengguna untuk membolehkan mereka menyatakan pandangan-pandangan mereka sebelum perubahan-perubahan dibuat. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah selanjutnya menggalakkan pihak-pihak berkuasa mengenakan bayaran yang layak dan syarikat-syarikat penerbangan tersebut untuk bertukar-tukar maklumat yang bersesuaian berhubung dengan bayaran-bayaran pengguna.

PERKARA 14**Perundingan**

Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh pada bila-bila masa meminta mengadakan perundingan-perundingan berhubung dengan pelaksanaan, tafsiran, pemakaian atau pindaan Perjanjian ini. Perundingan-perundingan itu, yang mana mungkin terdiri dari pihak-pihak berkuasa aeronautikal, hendaklah dimulakan dalam tempoh 60 hari dari tarikh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu menerima satu permintaan bertulis, melainkan jika dipersetujui oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

PERKARA 15**Penyelesaian Pertikaian**

1. Jika terbit sebarang pertikaian di antara Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkaitan dengan tafsiran atau pemakaian Perjanjian ini, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah pada mulanya berusaha menyelesaikannya melalui rundingan.
2. Jika Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal untuk mencapai satu penyelesaian bagi pertikaian tersebut melalui perundingan, ianya boleh dirujuk oleh mereka kepada orang atau badan yang mereka boleh perersetujui atau, atas permintaan salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, hendaklah diserahkan untuk mendapatkan keputusan kepada sebuah tribunal yang terdiri dari tiga orang penimbangtara yang mana hendaklah dibentuk dengan cara yang berikut:—
 - (a) dalam masa tiga-puluh (30) hari selepas menerima satu permohonan untuk penimbang-taraan, tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah melantik seorang penimbangtara. Seorang warganegara dari sebuah Negara Ketiga yang mana akan bertindak sebagai Yang Dipertua tribunal itu, hendaklah dilantik sebagai penimbangtara ketiga melalui persetujuan di antara kedua-dua penimbangtara, dalam masa enam-puluh (60) hari dari lantikan penimbangtara yang kedua;
 - (b) jika dalam had-had masa yang ditentukan di atas sebarang lantikan telah tidak dibuat, salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh memohon Yang Dipertua Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa untuk membuat lantikan yang dikehendaki dalam masa tiga-puluh (30) hari. Sekiranya Yang Dipertua itu adalah warganegara dari sebuah Negara yang sama seperti salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, maka Naib Yang Dipertua yang paling kanan yang mana tidak dibatalkan atas alasan tersebut hendaklah membuat lantikan tersebut.
3. Kecuali sebagaimana yang selepas ini diperuntukan di dalam Perkara ini atau sebagaimana yang sebaliknya dipersetujui oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian, tribunal itu hendaklah menentukan had-had bidang kuasanya dan membentuk tatacaranya sendiri. Atas arahan tribunal itu, atau atas permintaan dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, satu persidangan untuk menentukan persoalan-persoalan pokok sebenar yang hendak ditimbangtara dan tatacara-tatacara yang tertentu untuk diikuti hendaklah diadakan tidak lewat dari tiga-puluh (30) hari selepas tribunal tersebut dibentuk sepenuhnya.

4. Kecuali sebagaimana yang dipersetujui sebaliknya oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian atau ditetapkan oleh tribunal tersebut, tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menghadapkan satu memorandam dalam masa empat-puluh lima (45) hari selepas tribunal tersebut dibentuk sepenuhnya. Jawapan-jawapan hendaklah diterima dalam masa enam-puluh (60) hari kemudian. Tribunal itu hendaklah mengadakan satu perbincangan atas permintaan dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, atau atas budibicaranya sendiri, dalam masa tiga-puluh (30) hari selepas jawapan-jawapan diterima.

5. Tribunal tersebut hendaklah berusaha untuk memberikan keputusan secara bertulis dalam tempoh tiga-puluh (30) hari selepas selesainya perbincangan itu atau, sekiranya tiada perbincangan diadakan, selepas tarikh kedua-dua jawapan telah dihadapkan. Keputusan akan diambil melalui satu kelebihan undi.

6. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh menghadapkan permintaan-permintaan untuk penjelasan keputusan tersebut dalam masa lima-belas (15) hari selepas ianya diterima dan penjelasan sedemikian hendaklah dikeluarkan dalam masa lima-belas (15) hari dari permintaan tersebut.

7. Keputusan tribunal itu hendaklah terikat ke atas Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

8. Tiap-Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah menanggung kos penimbangtara yang dilantik olehnya. Kos-kos lain bagi tribunal itu hendaklah dibahagi sama rata oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian termasuk sebarang perbelanjaan yang dibuat oleh Yang Dipertua atau Naib Yang Dipertua Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa dalam melaksanakan tatacara-tatacara dalam perenggan (2)(b) dari Perkara ini.

PERKARA 16

Pindaan

Sebarang pindaan kepada Perjanjian ini oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berjalan kuatkuasanya apabila disahkan dengan Pertukaran Nota.

PERKARA 17

Penamatan

Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh pada bila-bila masa memberi notis secara bertulis kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi mengenai keputusannya untuk menamatkan Perjanjian ini. Notis sedemikian hendaklah serentak disampaikan kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Perjanjian ini hendaklah ditamatkan pada tengah-malam (ditempat notis itu diterima) sebaik saja sebelum ulangtaliun pertama tarikh penerimaan notis tersebut oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, melainkan jika notis tersebut ditarik balik melalui persetujuan sebelum tamatnya tempoh ni. Jika tiada pengesahan penerimaan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, maka notis hendaklah dianggap telah

diterima empat-belas (14) hari selepas menerima notis itu oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

PERKARA 18

Mulai Berkuatkuasa

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada hari penandatanganan.

Pada menyaksikan Perjanjian ini, wakil-wakil yang bertandatangan di bawah, yang diberi kuasa dengan sempurna oleh Kerajaan-Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

Diperbuat dalam dua salinan di London, pada 23 haribulan Nobember 1990 dalam Bahasa Inggeris dan Bahasa Melayu, kedua-dua teks adalah mempunyai kesahihan yang sama.

Bagi pihak Kerajaan Paduka Seri
Baginda Queen The United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland:

BRABAZON OF TARA
Menteri Negara
Kementerian Pengangkutan
United Kingdom

Bagi pihak Kerajaan Kebawah Duli
Yang Maha Mulia Paduka Seri
Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan
Negara Brunei Darussalam:

ZAKARIA
(Dato Seri Laila Jasa
Awang Haji Zakaria Bin
DMW Haji Sulaiman)
Menteri Perhubungan
Negara Brunei Darussalam

TAMBAHAN

Jadual Laluan

BAHAGIAN 1

Laluan-laluan yang akan dibuat oleh syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari United Kingdom.

Tempat-tempat dalam United Kingdom—Tempat Pertengahan—Tempat-tempat dalam Brunei Darussalam—Tempat-tempat Luar

Perhatian:

1. Syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Kerajaan United Kingdom boleh pada mana-mana atau kesemua penerbangan untuk tidak singgah di mana-mana tempat pada laluan-laluan disebutkan di atas, dan boleh memhuat perkhidmatan ke tempat-tempat tersebut dalam mana-mana susunan, asalkan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan ini bermula di United Kingdom.
2. Tiada sebarang pengangkutan boleh dilakukan pada satu tempat pertengahan atau pada satu tempat luar dan mendarat di tempat-tempat di dalam Negara Brunei Darussalam atau sebaliknya, kecuali sebagaimana yang dari masa ke semasa boleh dipersetujui oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal bagi Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

BAHAGIAN 2

Laluan-laluan yang akan dibuat oleh syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Negara Brunei Darussalam.

Tempat-tempat dalam Negara Brunei Darussalam—Tempat-Tempat Pertengahan—Tempat-tempat dalam United Kingdom—Tempat-tempat Luar

Perhatian:

1. Syarikat atau syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Kerajaan Negara Brunei Darussalam boleh pada mana-mana atau kesemua penerbangan untuk tidak singgah di mana-mana tempat pada laluan-laluan disebutkan di atas, dan boleh membuat perkhidmatan ke tempat-tempat tersebut dalam mana-mana susunan, asalkan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan-laluan ini bermula di Negara Brunei Darussalam.
2. Tiada sebarang pengangkutan boleh dilakukan pada satu tempat pertengahan atau pada satu tempat luar dan mendarat di tempat-tempat di dalam United Kingdom atau sebaliknya, kecuali sebagaimana yang dari masa ke semasa boleh dipersetujui oleh pihak-pihak berkuasa aeronautikal bagi Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE SULTAN ET YANG DI-PERTUAN DU BRUNEI DARUSSALAM

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan du Brunéi Darussalam,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944² à Chicago,

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

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

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

a) L'expression « la Convention de Chicago » s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et également :

- i) De tout amendement à cette Convention entré en vigueur en vertu de son article 94 *a* et ratifié par les deux Parties contractantes;
- ii) De toute annexe ou amendement à cette annexe adoptés conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où l'amendement ou l'annexe en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Royaume-Uni, du Secrétaire aux transports, et, dans le cas du Brunéi Darussalam, du Ministre des communications, ainsi que, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

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

d) Le terme « territoire », en ce qui concerne un Etat, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention de Chicago;

¹ Entré en vigueur le 23 novembre 1990 par la signature, conformément à l'article 18.

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

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

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

g) L'expression « le présent Accord » s'entend également de son Annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même.

Article 2

APPLICABILITÉ DE LA CONVENTION DE CHICAGO

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

Article 3

OCTROI DES DROITS

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

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

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

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

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

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

Article 4

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

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

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

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

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

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

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

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

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

b) Si l'entreprise en question ne respecte pas les lois ou les règlements de la Partie contractante qui a concédé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

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

règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

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

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

3) Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et auront pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7

TARIFS

1) Le terme « tarif » s'entend :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions de la prestation des services accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise pour le transport des marchandises (à l'exception du courrier) sur des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui déterminent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou taux de fret, y compris tous les avantages qui s'y rattachent; et

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

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

3) Les autorités aéronautiques des deux pays appliqueront les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs que demanderont les entreprises de l'un ou l'autre pays 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 sera déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties au moins quarante-cinq (45) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date où il est proposé d'appliquer ce tarif;

b) Les tarifs ainsi déposés pourront être agréés à n'importe quel moment par les autorités aéronautiques. Cependant, sous réserve des dispositions des deux premiers alinéas ci-après, tout tarif ainsi déposé sera considéré comme agréé trente (30) jours après la date de la réception de la demande d'agrément, à moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne se soient mutuellement informées par écrit, dans les vingt-neuf (29) jours suivant la date où elles auront reçu la demande, qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé;

c) Aucune disposition du paragraphe *b* ci-dessus n'empêchera les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie de refuser unilatéralement un tarif déposé par l'une des entreprises désignées de cette Partie. Toutefois, cette décision unilatérale ne sera prise que si les autorités concernées estiment, soit que le tarif proposé est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien;

d) 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 excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles pourront, dans les vingt (20) jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays. Ces consultations devront être menées à leur terme dans les vingt et un (21) jours suivant celui où elles auront été demandées et le tarif prendra effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux pays n'en soient convenues autrement;

e) Si les autorités aéronautiques de l'un des pays estiment qu'un tarif entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus cause un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes particulières, elles pourront demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre pays.

4) Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée par l'un des pays pour le transport entre le territoire de l'autre Partie et un Etat tiers seront déposés pour agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre pays. Chaque tarif ainsi proposé sera agréé s'il est identique, par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, à un tarif déjà agréé par ces autorités aéronautiques

et appliqué par une entreprise désignée de cet autre pays pour le transport entre son territoire et celui d'un Etat tiers, étant entendu que ces autorités aéronautiques pourront retirer leur agrément si le tarif de comparaison n'est plus appliqué pour quelque raison que ce soit ou modifier les conditions d'agrément de manière à les faire correspondre à toute modification agréée du tarif de comparaison.

Article 8

DROITS DE DOUANE

1) Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange y compris les moteurs et leurs provisions de bord (y compris, mais pas exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabacs) se trouvant à bord desdits aéronefs seront, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exemptés sur la base de la réciprocité de tous droits de douane, droits d'accise nationaux et autres redevances ou frais nationaux similaires non liés au coût d'une prestation de services, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2) Seront également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou fournies à bord sur le territoire de l'une des Parties contractantes en quantités raisonnables et destinées à être utilisées à bord d'aéronefs en partance et exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la réparation d'aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3) Il pourra être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

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

Article 9

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1) La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition fondamentale de l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord, en particulier, leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970² et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³.

2) Chaque Partie contractante prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

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

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

5) Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 10

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11

TRANSFERT DES BÉNÉFICES

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert seront autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes seront présentées aux fins de conversion et de transfert.

Article 12

REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES

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

Article 13

REDEVANCES D'USAGE

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

2) Chacune des Parties contractantes encouragera la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représenta-

tives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage sera notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contractantes encouragera en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien à échanger les informations qui conviendront concernant ces redevances.

Article 14

CONSULTATIONS

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

Article 15

RÈGLEMENTS DES DIFFÉRENDS

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

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

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

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

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

4) A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes déposera un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques devront être déposées soixante (60) jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

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

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

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

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

Article 16

AMENDEMENT

1) Les amendements au présent Accord dont seront convenues les Parties contractantes prendront effet une fois confirmés par échange de notes.

Article 17

DÉNONCIATION

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

Article 18

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

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

FAIT en double exemplaire à Londres le 23 novembre 1990, en langues anglaise et malaise, les deux textes faisant également foi.

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

BRABAZON OF TARA

Pour le Gouvernement
de Sa Majesté le Sultan
et Yang Di-Pertuan
du Brunéi Darussalam :

ZAKARIA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première partie

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

Points dans le Royaume-Uni - points intermédiaires - points en Brunéi Darussalam - points au-delà.

Notes. 1. La ou les entreprises désignées par le Royaume-Uni pourront, lors de tout vol, omettre n'importe quelle escale ci-dessus et pourront desservir les points désignés dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine en des points situés dans le Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ni en aucun point au-delà du Brunéi Darussalam pour être débarqué en des points situés dans le Brunéi Darussalam, ou vice versa, à moins que les deux parties n'en soient convenues autrement.

Deuxième partie

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées du Brunéi Darussalam :

Points en Brunéi Darussalam - points intermédiaires - points dans le Royaume-Uni - points au-delà.

Notes. 1. La ou les entreprises désignées par le Brunéi Darussalam pourront, lors de tout vol, omettre n'importe quelle escale sur les routes ci-dessus, et pourront desservir les points indiqués dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur origine en des points situés dans le Brunéi Darussalam.

2. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ni en aucun point au-delà du Royaume-Uni pour être débarqué en des points situés dans le Royaume-Uni, ou vice versa, à moins que les deux parties n'en soient convenues autrement.
