

**No. 40039**

---

**Netherlands  
and  
Brunei Darussalam**

**Agreement between the Government of the Kingdom of the Netherlands and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam for air services between and beyond the territories of their respective states (with annex). The Hague, 17 January 1996**

**Entry into force:** *25 September 1997 by notification, in accordance with article 20*

**Authentic texts:** *Dutch, English and Malay*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Netherlands, 10 March 2004*

---

**Pays-Bas  
et  
Brunéi Darussalam**

**Accord entre le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan du Brunéi Darussalam relatif aux services aériens entre et au-delà des territoires de leurs états respectifs (avec annexe). La Haye, 17 janvier 1996**

**Entrée en vigueur :** *25 septembre 1997 par notification, conformément à l'article 20*

**Textes authentiques :** *néerlandais, anglais et malais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Pays-Bas, 10 mars 2004*

[ DUTCH TEXT — TEXTE NÉERLANDAIS ]

**Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Zijne Majesteit de Sultan en Yang Di-Pertuan van Brunei Darussalam inzake luchtdiensten tussen en via de grondgebieden van hun onderscheiden staten**

De Regering van het Koninkrijk der Nederlanden  
en

de Regering van Zijne Majesteit de Sultan en Yang Di-Pertuan van Brunei Darussalam;

Zijnde Partijen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ter ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944;

Geleid door de wens bij te dragen aan de vooruitgang van de internationale burgerluchtvaart;

Geleid door de wens een Verdrag te sluiten met het doel luchtdiensten in te stellen tussen en via de onderscheiden grondgebieden van hun Staten;

De Staten hierna te noemen Verdragsluitende Partijen;

Zijn overeengekomen als volgt:

**Artikel 1**

*Begripsomschrijvingen*

Voor de toepassing van dit Verdrag en de Bijlage daarbij wordt aan de onderstaande uitdrukkingen, tenzij de context anders vereist, de volgende betekenis toegekend:

a. „Verdrag van Chicago”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ter ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944; deze uitdrukking omvat tevens alle Bijlagen aangenomen krachtens artikel 90 van dat Verdrag en alle wijzigingen van de Bijlagen of van het Verdrag krachtens de artikelen 90 en 94 daarvan, voor zover die Bijlagen en wijzigingen van kracht zijn geworden voor, of zijn bekrachtigd door beide Verdragsluitende Partijen;

b. „luchtvaartautoriteiten”:

– wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, de Minister van Verkeer en Waterstaat;

– wat de Regering van Brunei Darussalam betreft, de Minister van Verbindingen;

of, in beide gevallen, elke persoon of instelling die bevoegd is om functies te vervullen die thans door de genoemde minister worden uitgeoefend;

c. „aangewezen luchtvaartmaatschappij”: een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen en gemachtigd in overeenstemming met artikel 3 van dit Verdrag;

d. „grondgebied”: met betrekking tot een Staat de betekenis die daaraan in artikel 2 van het Verdrag van Chicago wordt toegekend;

e. „luchtdienst”, „internationale luchtdienst”, „luchtvaartmaatschappij” en „landing, anders dan voor verkeersdoeleinden”: de betekenis die onderscheidenlijk daaraan is toegekend in artikel 96 van het Verdrag van Chicago;

f. „overeengekomen dienst” en „omschreven route”: de betekenis van onderscheidenlijk een internationale luchtdienst overeenkomstig artikel 2 van dit Verdrag en de route omschreven in het desbetreffende deel van de Bijlage bij dit Verdrag;

g. „boordproviand”: consumptiegoederen bestemd voor gebruik of verkoop aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht, met inbegrip van verstrekte eetwaren en dranken;

h. „Verdrag”: dit Verdrag, de ter toepassing daarvan opgestelde Bijlage en alle wijzigingen op het Verdrag of de Bijlage;

i. „tarief”: elk bedrag in rekening gebracht of in rekening te brengen door de luchtvaartmaatschappijen, rechtstreeks of via hun agenten, aan alle natuurlijke personen of rechtspersonen voor het vervoer door de lucht van passagiers (en hun bagage) en vracht (post uitgezonderd), daarbij inbegrepen:

- I. de voorwaarden betreffende het beschikbaar zijn en het van toepassing zijn van een tarief, en
- II. de heffingen en voorwaarden voor alle bij zulk vervoer bijkomende diensten die door de luchtvaartmaatschappijen worden aangeboden.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke Verdragsluitende Partij verleent aan de andere Verdragsluitende Partij, tenzij in de Bijlage anders is bepaald, de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij:

a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;

b. het recht om landingen, anders dan voor verkeersdoeleinden, op haar grondgebied te maken; en

c. tijdens de exploitatie van een overeengekomen dienst op een omschreven route, het recht om op haar grondgebied te landen voor het opnemen en afzetten van internationaal verkeer van passagiers, vracht en post, afzonderlijk of gecombineerd.

2. Geen van de bepalingen van het eerste lid van dit artikel wordt geacht een luchtvaartmaatschappij van een Verdragsluitende Partij het recht te verlenen deel te nemen aan het luchtvervoer tussen punten op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

### Artikel 3

#### *Aanwijzing en machtiging*

1. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht schriftelijk langs diplomatieke weg aan de andere Verdragsluitende Partij een luchtvaartmaatschappij aan te wijzen ten behoeve van de exploitatie van luchtdiensten op de in de Bijlage omschreven routes en een reeds eerder aangewezen luchtvaartmaatschappij door een andere te vervangen.

2. Na ontvangst van deze aanwijzing verleent elke Verdragsluitende Partij, behoudens de bepalingen van artikel 4 van dit Verdrag, een aldus door de andere Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij onverwijld de nodige exploitatievergunningen.

3. Na ontvangst van de exploitatievergunning bedoeld in het tweede lid van dit artikel kan de aangewezen luchtvaartmaatschappij op elk tijdstip de overeengekomen diensten beginnen te exploiteren, geheel of ten dele, mits zij voldoet aan de bepalingen van dit Verdrag en er tarieven voor die diensten zijn vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 5 van dit Verdrag.

4. Elke Verdragsluitende Partij heeft het recht de verlening van de in het tweede lid van dit artikel bedoelde exploitatievergunning te weigeren of bij verlening van de vergunning noodzakelijk geachte voorwaarden te verbinden aan de uitoefening door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de in artikel 2 van dit Verdrag bedoelde rechten, indien niet tot haar genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van, en het daadwerkelijk toezicht op, die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen en/of bij haar onderdanen.

### Artikel 4

#### *Intrekking of opschorting van de vergunning*

1. De luchtvaartautoriteiten van elke Verdragsluitende Partij hebben het recht de in artikel 3 bedoelde vergunningen niet te verlenen aan een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere Verdragsluitende Partij, deze vergunning in te trekken of op te schorten of daaraan voorwaarden te verbinden:

a. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat ten genoegen van de luchtvaartautoriteiten van die Verdragsluitende Partij aan te tonen dat zij voldoet aan de door die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze in overeenstemming met het Verdrag van Chicago toegepaste wetten en voorschriften;

b. indien een zodanige luchtvaartmaatschappij nalaat de wetten en voorschriften van die Verdragsluitende Partij na te leven;

c. indien niet te hunnen genoegen is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het daadwerkelijk toezicht op de luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij aanwijst of bij haar onderdanen; en

d. ingeval de luchtvaartmaatschappij anderszins nalaat de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de ingevolge dit Verdrag voorgeschreven voorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is ten einde verdere inbreuk op bovengenoemde wetten en voorschriften te voorkomen, worden de in het eerste lid van dit artikel genoemde rechten slechts uitgeoefend na overleg met de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij. Tenzij door de Verdragsluitende Partijen anders is overeengekomen, vangt dit overleg aan binnen een tijdvak van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek om overleg.

## Artikel 5

### *Tarieven*

1. De tarieven die door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen in rekening worden gebracht voor het vervoer tussen hun grondgebieden dienen die tarieven te zijn welke zijn goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen en dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau, waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle ter zake dienende factoren, daaronder begrepen de exploitatiekosten, een redelijke winst en de tarieven van andere luchtvaartmaatschappijen voor enig deel van de omschreven route.

2. De in het eerste lid van dit artikel bedoelde tarieven dienen zo mogelijk te worden overeengekomen door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen met gebruikmaking van de procedures van de Internationale Luchtvervoersvereniging voor de vaststelling van tarieven. Wanneer zulks niet mogelijk is, worden de tarieven overeengekomen tussen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen. In ieder geval dienen de tarieven te worden goedgekeurd door de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen.

3. Alle aldus overeengekomen tarieven worden ter goedkeuring voorgelegd aan de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen ten minste zestig (60) dagen voor de voorgestelde datum van invoering daarvan, behalve wanneer genoemde autoriteiten overeenkomen deze termijn in bijzondere gevallen te bekorten.

4. De goedkeuring van tarieven kan uitdrukkelijk worden gegeven; indien geen van beide luchtvaartautoriteiten kennis van afkeuring heeft

gegeven binnen dertig (30) dagen na de datum van voorlegging, worden de tarieven geacht te zijn goedgekeurd.

Ingeval de termijn voor voorlegging wordt bekort, zoals bepaald in het derde lid, kunnen de luchtvaartautoriteiten overeenkomen dat de termijn waarbinnen kennisgeving van afkeuring moet geschieden, overeenkomstig wordt bekort.

5. Indien geen tarief kan worden overeengekomen in overeenstemming met het tweede lid van dit artikel of indien gedurende de krachtens het vierde lid van dit artikel van toepassing zijnde termijn de ene luchtvaartautoriteit de andere luchtvaartautoriteit kennisgeeft van haar afkeuring van een in overeenstemming met de bepalingen van het tweede lid van dit artikel overeengekomen tarief, trachten de luchtvaartautoriteiten van beide Verdragsluitende Partijen in onderling overleg het tarief vast te stellen.

6. Indien de luchtvaartautoriteiten geen overeenstemming kunnen bereiken over een krachtens het derde lid van dit artikel aan hen voorgelegd tarief of over de vaststelling van een tarief krachtens het vijfde lid van dit artikel, wordt het geschil geregeld overeenkomstig artikel 15 van dit Verdrag.

7. Krachtens dit artikel vastgestelde tarieven blijven van kracht totdat nieuwe tarieven zijn vastgesteld.

8. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen geen tarieven in rekening brengen die verschillen van die welke zijn goedgekeurd in overeenstemming met de bepalingen van dit artikel.

## Artikel 6

### *Commerciële activiteiten*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen mogen:

a. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij kantoren vestigen voor de bevordering van het luchtvervoer en de verkoop van vliegbiljetten, alsmede andere voorzieningen tot stand brengen die nodig zijn voor het verzorgen van luchtvervoer;

b. op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij rechtstreeks, en naar goeddunken van die luchtvaartmaatschappij via haar agenten, zich bezighouden met de verkoop van luchtvervoer.

2. Het is de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene Verdragsluitende Partij toegestaan het voor het verzorgen van luchtvervoer benodigde leidinggevend, commercieel, bedrijfseconomisch en technisch personeel te zenden naar en te doen verblijven op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij.

3. In deze behoefte aan personeel kan naar goeddunken van die aangewezen luchtvaartmaatschappij worden voorzien door haar eigen per-

soneel, dan wel door gebruikmaking van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij haar bedrijf uitoefent en gemachtigd is deze diensten op het grondgebied van die Verdragsluitende Partij te leveren.

4. Bovengenoemde activiteiten worden verricht in overeenstemming met de wetten en voorschriften van de andere Verdragsluitende Partij.

#### Artikel 7

##### *Billijke concurrentie*

1. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van beide Verdragsluitende Partijen worden op billijke en gelijke wijze in de gelegenheid gesteld om deel te nemen aan het internationale luchtvervoer waarop dit Verdrag betrekking heeft.

2. Elke Verdragsluitende Partij neemt alle passende maatregelen binnen haar rechtsmacht om alle vormen van discriminatie of onbillijke concurrentiemethoden weg te nemen die de concurrentiepositie van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Verdragsluitende Partij nadelig beïnvloeden.

3. De door elke Verdragsluitende Partij aangewezen luchtvaartmaatschappij legt zestig (60) dagen tevoren de dienstregeling van haar voorgenomen diensten ter goedkeuring voor aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Verdragsluitende Partij, en vermeldt daarbij de frequentie, het type luchtvaartuig, de klasse-indeling en het aantal voor het publiek beschikbare zitplaatsen.

#### Artikel 8

##### *Belastingen, douanerechten en heffingen*

1. Luchtvaartuigen die door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een der Verdragsluitende Partijen worden geëxploiteerd op internationale luchtdiensten alsmede hun normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen, en proviand (met inbegrip van etenswaren, dranken en tabaksartikelen) aan boord, alsmede het reclame- en promotiemateriaal aan boord van die vliegtuigen, zijn bij aankomst op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, inspectiekosten en soortgelijke nationale of plaatselijke heffingen en belastingen, mits die uitrustingsstukken en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven tot het tijdstip waarop zij weder worden uitgevoerd.

2. Met betrekking tot normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en proviand, ingevoerd op het grondgebied van de ene Verdragsluitende Partij door of namens een

aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij of aan boord genomen van de door deze aangewezen luchtvaartmaatschappij geëxploiteerde luchtvaartuigen en uitsluitend bestemd voor gebruik aan boord van luchtvaartuigen tijdens de exploitatie van internationale diensten, behoeven geen heffingen en belasting, met inbegrip van douanerechten en inspectiekosten, en soortgelijke nationale of plaatselijke heffingen en belastingen, verschuldigd op het grondgebied van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij, te worden opgelegd, zelfs niet indien deze voorraden zullen worden gebruikt op de gedeelten van de vlucht die worden afgelegd boven het grondgebied van de Verdragsluitende Partij waar zij aan boord zijn genomen.

Ten aanzien van bovengenoemde goederen kan worden verlangd dat deze onder toezicht en beheer van de douane blijven.

De bepalingen van dit lid mogen niet zodanig worden uitgelegd dat aan een Verdragsluitende Partij de verplichting kan worden opgelegd douanerechten terug te betalen die reeds op de in het voorgaande lid bedoelde goederen zijn geheven.

3. Normale boorduitrustingsstukken, reserve-onderdelen, voorraden motorbrandstof en smeermiddelen en proviand aan boord van luchtvaartuigen van een Verdragsluitende Partij kunnen op het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij slechts worden uitgeladen met toestemming van de douaneautoriteiten van die Partij, die kunnen verlangen dat deze goederen onder hun toezicht worden geplaatst, totdat deze weder worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben gekregen.

#### Artikel 9

##### *Dubbele belasting*

1. Inkomsten en winsten verkregen uit de exploitatie van luchtvaartuigen in internationaal verkeer zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van daadwerkelijk beheer van de onderneming is gelegen.

2. Voordelen verkregen uit de vervreemding van in internationaal verkeer geëxploiteerde luchtvaartuigen zijn slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van daadwerkelijk beheer van de onderneming is gelegen.

3. Kapitaal vertegenwoordigd door in internationaal verkeer geëxploiteerde luchtvaartuigen en door roerende goederen behorend bij de exploitatie van zodanige luchtvaartuigen is slechts belastbaar in de Staat waar de plaats van daadwerkelijk beheer van de onderneming is gelegen.

4. De bepalingen van het eerste lid van dit artikel gelden ook voor inkomsten en winsten verkregen uit deelneming in een samenwerkingsverband („pool”), een gemeenschappelijke onderneming („joint business”) of een internationale exploitatie-instelling („international operating agency”).



## Artikel 10

### *Overmaking van gelden*

1. Het staat de luchtvaartmaatschappijen van de Verdragsluitende Partijen vrij luchtvervoersdiensten te verkopen op de grondgebieden van beide Verdragsluitende Partijen, hetzij rechtstreeks hetzij via een agent, in elke munteenheid.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van Brunei Darussalam heeft het recht op verzoek het batig saldo van plaatselijke inkomsten en plaatselijke uitgaven in te wisselen en over te maken naar Brunei Darussalam. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van Nederland heeft het recht op verzoek het batig saldo van plaatselijke inkomsten en plaatselijke uitgaven in te wisselen en over te maken naar Nederland. Inwisseling en overmaking zijn zonder beperkingen toegestaan tegen de voor lopende transacties geldende wisselkoers die van kracht is op het tijdstip waarop zodanige inkomsten voor inwisseling en overmaking worden aangeboden.

## Artikel 11

### *Toepassing van wetten, voorschriften en procedures*

1. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van in internationale luchtdiensten gebruikte luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zodanige luchtvaartuigen dienen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij te worden nageleefd vanaf de binnenkomst in tot en met het vertrek uit genoemd grondgebied.

2. De wetten, voorschriften en procedures van een Verdragsluitende Partij betreffende immigratie, paspoorten of andere reisdocumenten, binnenkomst, inkleding, douane en quarantaine dienen te worden nageleefd door of namens bemanningsleden, passagiers, vracht en post vervoerd door luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij vanaf de binnenkomst in tot en met het vertrek uit het grondgebied van eerstgenoemde Verdragsluitende Partij.

3. Passagiers, bagage en vracht die op doorreis zijn via het grondgebied van een Verdragsluitende Partij en die de daarvoor bestemde zone van de luchthaven niet verlaten, worden, behalve wat veiligheidsmaatregelen tegen geweld en luchtpiraterij betreft, slechts aan een vereenvoudigde controle onderworpen. Bagage en vracht in rechtstreekse doorvoer zijn vrijgesteld van douanerechten en andere soortgelijke belastingen.

4. Kosten en heffingen die op het grondgebied van een Verdragsluitende Partij met betrekking tot de vluchten van de luchtvaartmaat-

schappij van de andere Verdragsluitende Partij in rekening worden gebracht voor het gebruik van luchthavens en andere luchtvaartvoorzieningen op het grondgebied van de eerstgenoemde Partij, mogen niet hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht met betrekking tot de vluchten van een andere luchtvaartmaatschappij die soortgelijke vluchten uitvoert.

5. Geen der Verdragsluitende Partijen begunstigt een andere luchtvaartmaatschappij ten opzichte van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere Verdragsluitende Partij bij de toepassing van haar voorschriften inzake douane, immigratie, quarantaine en soortgelijke voorschriften, of bij het gebruik van luchthavens, luchtwegen, luchtverkeersdiensten en aanverwante voorzieningen waarover zij zeggenschap heeft.

## Artikel 12

### *Erkenning van bewijzen en vergunningen*

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door een van de Verdragsluitende Partijen zijn afgegeven of geldig verklaard en die nog niet zijn verlopen, worden door de andere Verdragsluitende Partij als geldig erkend voor de exploitatie van overeengekomen diensten op de omschreven routes, mits deze bewijzen of vergunningen werden afgegeven of geldig verklaard overeenkomstig de op grond van het Verdrag van Chicago vastgestelde normen.

Elke Verdragsluitende Partij behoudt zich evenwel het recht voor om voor vluchten boven haar grondgebied de erkenning te weigeren van bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die aan haar eigen onderdanen zijn verstrekt door de andere Verdragsluitende Partij.

## Artikel 13

### *Beveiliging*

1. De Verdragsluitende Partijen komen overeen elkaar de nodige bijstand te verlenen ten einde het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen of andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens en voorzieningen voor de luchtvaart, alsmede elke bedreiging van de veiligheid van de luchtvaart, te voorkomen.

2. Elke Verdragsluitende Partij stemt ermede in zich te houden aan door de andere Verdragsluitende Partij vereiste non-discriminatoire en algemeen toepasselijke bepalingen inzake de beveiliging bij binnenkomst in het grondgebied van de andere Verdragsluitende Partij en passende maatregelen te nemen om passagiers en hun handbagage aan een

onderzoek te onderwerpen. Elke Verdragsluitende Partij neemt ook elk verzoek van de andere Verdragsluitende Partij om bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen voor haar luchtvaartuigen of passagiers, ten einde het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging, welwillend in overweging.

3. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de toepasselijke bepalingen inzake de beveiliging van de luchtvaart, vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. Mocht een Verdragsluitende Partij van zodanige bepalingen afwijken, dan kan de andere Verdragsluitende Partij verzoeken om overleg met die Verdragsluitende Partij. Tenzij anders door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen, vangt zodanig overleg aan binnen een tijdvak van zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van een zodanig verzoek. Indien de Partijen niet tot bevredigende overeenstemming kunnen komen, zou dit een grond kunnen vormen voor de toepassing van artikel 15 van dit Verdrag.

4. De Verdragsluitende Partijen handelen in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970, en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971, voor zover de Verdragsluitende Partijen beide Partij bij deze Verdragen zijn.

5. Wanneer zich een voorval voordoet van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of van andere wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, luchthavens of luchtvaartvoorzieningen, of zich dreigt voor te doen, verlenen de Verdragsluitende Partijen elkander bijstand door de verbindingen bedoeld om op snelle en veilige wijze een einde te maken aan een dergelijk voorval, of de dreiging daarvan, te vergemakkelijken.

#### Artikel 14

##### *Overleg en wijziging*

1. In een geest van nauwe samenwerking plegen de luchtvaartautoriteiten van de Verdragsluitende Partijen van tijd tot tijd overleg met elkander ten einde te verzekeren dat de bepalingen van het Verdrag worden uitgevoerd en op bevredigende wijze worden nageleefd; wanneer nodig plegen zij overleg omtrent de wijziging van het Verdrag.

2. Elk der Verdragsluitende Partijen kan verzoeken om overleg, dat begint binnen zestig (60) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek, tenzij beide Verdragsluitende Partijen instemmen met een verlenging of bekorting van deze termijn. Bedoeld overleg kan zowel mondeling als schriftelijk worden gevoerd.

3. Een door de Verdragsluitende Partijen overeengekomen wijziging op dit Verdrag wordt van kracht op een door middel van een diplomatieke-notawisseling te bepalen datum, welke afhankelijk is van de voltooiing van de nationaal vereiste wettelijke procedures.

4. Een wijziging op de Bijlage bij dit Verdrag wordt schriftelijk tussen de luchtvaartautoriteiten overeengekomen en wordt van kracht na bevestiging door middel van een diplomatieke-notawisseling.

#### Artikel 15

##### *Regeling van geschillen*

1. Indien tussen de Verdragsluitende Partijen een geschil ontstaat met betrekking tot de uitlegging of toepassing van dit Verdrag, trachten de Verdragsluitende Partijen dit in de eerste plaats te regelen door middel van onderlinge onderhandelingen.

2. Indien de Verdragsluitende Partijen er niet in slagen tot een regeling te komen door middel van onderhandeling, kan het geschil op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen ter beslissing worden voorgelegd aan een gerecht van drie scheidsmannen, van wie elke Verdragsluitende Partij er een benoemt, waarna over de derde overeenstemming moet worden bereikt door de twee aldus gekozen scheidsmannen, mits deze derde scheidsman geen onderdaan is van een der Verdragsluitende Partijen. Elk der Verdragsluitende Partijen wijst een scheidsman aan binnen een termijn van zestig (60) dagen na de datum waarop de ene Verdragsluitende Partij van de andere Verdragsluitende Partij een diplomatieke nota heeft ontvangen waarin om een scheidsrechterlijke uitspraak wordt verzocht, en over de derde scheidsman dient overeenstemming te worden bereikt binnen een volgende termijn van zestig (60) dagen. Indien een van de Verdragsluitende Partijen geen eigen scheidsman aanwijst binnen de termijn van zestig (60) dagen of indien niet binnen de aangegeven termijn overeenstemming is bereikt omtrent de derde scheidsman, kan door een van de Verdragsluitende Partijen de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden verzocht een scheidsman of scheidsmannen te benoemen.

3. De Verdragsluitende Partijen verplichten zich ertoe zich te houden aan elke beslissing genomen op grond van het tweede lid van dit artikel.

4. Tenzij anders is overeengekomen, dient elke Verdragsluitende Partij een memorandum in binnen vijfenveertig (45) dagen vanaf het tijdstip waarop het scheidsgerecht volledig is samengesteld. De antwoorden dienen binnen zestig (60) dagen te worden gegeven. Het scheidsgerecht houdt een hoorzitting op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen of naar eigen goeddunken binnen dertig (30) dagen nadat de antwoorden ontvangen moeten zijn.

5. Het scheidsgerecht streeft ernaar schriftelijk uitspraak te doen binnen dertig (30) dagen na beëindiging van de hoorzitting of, indien er

geen hoorzitting plaatsvindt, dertig (30) dagen na de datum waarop beide antwoorden zijn ingediend, naar gelang welke datum het eerst valt. De uitspraak van de meerderheid van het scheidsgerecht is doorslaggevend.

6. De Verdragsluitende Partijen kunnen een verzoek om toelichting van de uitspraak indienen binnen dertig (30) dagen nadat deze is gedaan; zulk een toelichting wordt binnen dertig (30) dagen na het desbetreffende verzoek gegeven.

7. Het scheidsgerecht is in alle voorkomende gevallen en te allen tijde bevoegd, hetzij uit eigen beweging, hetzij op verzoek van een der Verdragsluitende Partijen, voorlopige maatregelen te gelasten ten einde de rechten van de Verdragsluitende Partijen veilig te stellen. Een Verdragsluitende Partij kan zulk een verzoek doen in haar schriftelijk betoog, tijdens de hoorzitting, dan wel daarna.

8. Elke Verdragsluitende Partij voert, in overeenstemming met haar nationale wetgeving, elke beslissing of uitspraak van het scheidsgerecht volledig uit.

9. De kosten van het scheidsgerecht, met inbegrip van de vergoedingen en kosten van de scheidsmannen, worden in gelijke delen door de Verdragsluitende Partijen gedragen. Kosten gemaakt door de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in verband met de procedures bedoeld in het tweede lid van dit artikel, worden beschouwd als onderdeel van de kosten van het scheidsgerecht.

#### Artikel 16

##### *Beëindiging*

Elk der Verdragsluitende Partijen kan te allen tijde de andere Verdragsluitende Partij langs diplomatieke weg schriftelijk mededeling doen van haar besluit dit Verdrag te beëindigen.

Deze mededeling wordt tegelijkertijd gezonden aan de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie. In dit geval eindigt het Verdrag twaalf (12) maanden na de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Verdragsluitende Partij, tenzij de mededeling van opzegging in onderling overleg voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken. Indien de andere Verdragsluitende Partij nalaat de ontvangst te bevestigen, wordt de mededeling geacht te zijn ontvangen veertien (14) dagen na ontvangst van de mededeling door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

#### Artikel 17

##### *Registratie bij de ICAO*

Dit Verdrag en alle daarin aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

## Artikel 18

### *Toepasselijkheid van multilaterale overeenkomsten*

1. De bepalingen van het Verdrag van Chicago worden op dit Verdrag toegepast.

2. Indien een door beide Partijen aanvaarde multilaterale overeenkomst ter zake van een aangelegenheid die door dit Verdrag wordt bestreken, in werking treedt, hebben de desbetreffende bepalingen van die overeenkomst voorrang boven de desbetreffende bepalingen van het onderhavige Verdrag.

## Artikel 19

### *Werkingsfeer*

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, is dit Verdrag slechts van toepassing op het Rijk in Europa.

## Artikel 20

### *Inwerkingtreding*

Dit Verdrag treedt in werking op de dag waarop de Verdragsluitende Partijen elkaar schriftelijk hebben medegedeeld dat aan de in hun onderscheiden landen constitutioneel vereiste formaliteiten is voldaan.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te 's-Gravenhage op de 17e januari 1996 in tweevoud in de Nederlandse, de Maleise en de Engelse taal, zijnde alle drie teksten gelijkelijk authentiek. In geval van verschillen tussen de teksten is de Engelse tekst doorslaggevend.

*Voor de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden*

A. JORRITSMA-LEBBINK

*Voor de Regering van Zijne Majesteit de Sultan en Yang Di-Pertuan van Brunei Darussalam*

DATO HAJI ZAKARIA BIN DMW HAJI SULAIMAN

## BIJLAGE

### *Routetabel*

- A 1. Punten in beide richtingen te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van Brunei Darussalam  
punten in Brunei Darussalam – tussenliggende punten – Amsterdam – verder gelegen punten.
2. Punten in beide richtingen te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk der Nederlanden  
punten in Nederland – tussenliggende punten – Bandar Seri Begawan – verder gelegen punten
  
- B 1. Op de routes bedoeld onder A kunnen naar goeddunken van een aangewezen luchtvaartmaatschappij een of meer punten worden overgeslagen op een of alle vluchten, mits elke dienst begint of eindigt in het grondgebied van de Verdragsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen.
2. Op alle sectoren van de bovengenoemde routetabel kunnen vijfde-vrijheidsrechten slechts worden uitgeoefend na voorafgaand overleg tussen de luchtvaartautoriteiten.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY THE SULTAN AND YANG DI-PERTUAN OF BRUNEI DARUSSALAM FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THE TERRITORIES OF THEIR RESPECTIVE STATES

The Government of the Kingdom of the Netherlands 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 the seventh day of December 1944;

Desiring to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond the territories of their States;

The States hereinafter referred to as the Contracting Parties;

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means:

- for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport and Public Works;
- for the Government of Brunei Darussalam the Minister of Communications;

or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Minister;

c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

d) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

f) the terms "agreed service" and "specified route" have the meaning respectively of international air service pursuant to article 2 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement;



g) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies:

h) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

i) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

### *Article 2. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air transportation by the designated airline of the other Contracting Party:

a) the right to fly across its territory without landing;

b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and

c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this article shall be deemed to grant the right for one Contracting Party's airline to participate in air transportation between points in the territory of the other Contracting Party.

### *Article 3. Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right by written notification through Diplomatic Channels to designate to the other Contracting Party an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to an airline so designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of Article 4 of this Agreement.

3. Upon receipt of the operating authorization of paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 5 of this Agreement.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, if it is not satisfied that substantial ownership and

effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals or in both.

*Article 4. Revocation and Suspension of Authorization*

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 3 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

*Article 5. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines through the use of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

#### *Article 6. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air tickets as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the territory of the other Contracting Party to engage directly and, at that airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff as it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

#### *Article 7. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

3. The airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, sixty (60) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

*Article 8. Taxes, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well advertising and promotion material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar national or local duties and charges, on arrival in the territory of the Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the territory of the first Contracting Party, shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

The articles referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph cannot be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which already have been levied on the items referred to in the above mentioned article.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

*Article 9. Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the State in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

*Article 10. Transfer of Funds*

1. The airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the territories of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

2. The designated airline of Brunei Darussalam shall have the right to convert and remit to Brunei Darussalam on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airline of the Netherlands shall have the right to convert and remit to the Netherlands 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 11. Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft, shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entrance into, and until and including its departure from, the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entrance into, and until and including their departure from, the territory of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the territory of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the territory of the first Party, shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine, and similar regulations; or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 12. Recognition of Certificates and Licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued, or validated, by one Contracting Party and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued, or validated, in conformity with the standards established under the Convention.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

*Article 13. Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 15 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, insofar as the Contracting Parties are both party to these Conventions.

5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

*Article 14. Consultation and Amendment*

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of,

and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and shall consult when necessary to provide for modification thereof.

2. Either Contracting Party may request consultations, which shall begin within sixty (60) days of the date of the receipt of the request unless both Contracting Parties agree to an extension or reduction of this period. Such consultations may be conducted either orally or in writing.

3. Any amendment or modification of this Agreement agreed by the Contracting Parties, shall come into effect on a date to be determined in an exchange of diplomatic notes and be dependent upon the completion of nationally required legal procedures.

4. Any amendment or modification of the Annex to this Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect upon confirmation by exchange of Diplomatic Notes.

#### *Article 15. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

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

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within thirty (30) days after the completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted, whichever is sooner. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within thirty (30) days after it is rendered and any clarification given shall be issued within thirty (30) days of such request.

7. The tribunal shall be competent, in any event and at any time, either upon its own motion or at the request of either Contracting Party, to prescribe provisional measures necessary to safeguard the rights of the Contracting Parties. A Contracting Party may make such request in its written pleadings, at the hearing, or subsequently.

8. Each Contracting Party shall, consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

9. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation in connection with the procedures of paragraph 2 of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

#### *Article 16. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement.

Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date when the notice has been received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

#### *Article 17. Registration with ICAO*

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

#### *Article 18. Applicability of Multilateral Agreements*

1. The provisions of the Convention shall be applied to this Agreement.
2. If a multilateral agreement concerning any matter covered by this Agreement, accepted by both Contracting Parties, enters into force, the relevant provisions of that agreement shall supersede the relevant provisions of the present Agreement.

#### *Article 19. Applicability*

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.



*Article 20. Entry into Force*

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

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

Done at The Hague this 17th day of January 1996, in duplicate in the Dutch, Malay and English languages, all three versions being equally authentic. In the event of any inconsistencies the English version shall prevail.

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

A. JORRITSMAL-LEBBINK

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

DATO HAJI ZAKARIA BIN DMW HAJI SULAIMAN

ANNEX

Route Schedule

A 1. Points to be served in both directions by the designated airline of Brunei Darussalam

points in Brunei Darussalam - intermediate points - Amsterdam - points beyond.

2. Points to be served in both directions by the designated airline of the Kingdom of the Netherlands

points in the Netherlands - intermediate points - Bandar Sen Begawan - points beyond

B 1. Any point or points on the routes mentioned under A may at the discretion of a designated airline be omitted on any or all flights, provided that each service begins or ends in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. Fifth freedom traffic rights on all sectors of the route schedule mentioned above shall only be exercised subject to prior consultations between the aeronautical authorities.

[ MALAY TEXT — TEXTE MALAIS ]

**PERJANJIAN  
DI ANTARA  
KERAJAAN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS  
DENGAN  
KERAJAAN KEBAWAH DULI YANG MAHA MULIA  
PADUKA SERI BAGINDA SULTAN DAN YANG DI-PERTUAN  
NEGARA BRUNEI DARUSSALAM  
BAGI PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN UDARA  
DI ANTARA DAN DI LUAR WILAYAH NEGARA MASING-MASING**

Kerajaan The Kingdom of the Netherlands 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 menyumbangkan bagi kemajuan kepada penerbangan awam antarabangsa;

Dengan maksud hendak membuat Perjanjian bagi tujuan menetapkan perkhidmatan-perkhidmatan udara di antara dan di luar wilayah Negara masing-masing;

Negara-Negara berkenaan selepas ini digelar Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian,

telah bersetuju seperti berikut:

### **PERKARA 1 Tafsiran**

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

- a. perkataan "Konvensyen" bermakna Konvensyen mengenai Penerbangan Awam Antarabangsa, yang mula ditandatangani di Chicago pada tujuh haribulan Disember 1944, dan termasuk mana-mana Tambahan yang dipakai di bawah Perkara 90 dalam Konvensyen itu dan mana-mana pindaan dalam Tambahan Konvensyen di bawah Perkara-Perkara 90 dan 94 mengenainya, setakat yang Tambahan-Tambahan dan pindaan-pindaan ini berkuatkuasa atau disahkan oleh kedua-dua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian;
- b. perkataan "pihak-pihak berkuasa aeronautikal" bermakna:
  - bagi Kerajaan the Kingdom of the Netherlands, Menteri Pengangkutan, Kerja Raya dan Pengurusan Air;
  - bagi Kerajaan Kebawah Duli Yang Maha Mulia Paduka Seri Baginda Sultan dan Yang Di-Pertuan Negara Brunei Darussalam, Menteri Perhubungan;atau dalam mana-mana hal sesiapa jua atau badan yang diberi kuasa untuk menjalankan apa jua tugas-tugas yang pada masa ini dijalankan oleh Menteri-Menteri berkenaan;
- c. perkataan "syarikat penerbangan yang ditetapkan" bermakna syarikat penerbangan yang telah ditetapkan dan dibenarkan menurut Perkara 3 dari Perjanjian ini;
- d. perkataan "wilayah" bersabit dengan sesebuah Negara mempunyai makna yang ditentukan kepadanya dalam Perkara 2 dari Konvensyen tersebut;

- 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 tersebut;
- f. perkataan-perkataan "perkhidmatan yang dipersetujui" dan "laluhan yang ditetapkan" mempunyai makna yang masing-masing mengenai perkhidmatan udara antarabangsa bersesuaian kepada Perkara 2 dari Perjanjian ini dan laluhan yang ditentukan di bahagian berkenaan dalam Tambahan kepada Perjanjian ini;
- g. perkataan "setor-setor" bermakna barang-barang dalam bentuk sedia untuk dipakai yang digunakan atau dijual di dalam pesawat terbang semasa penerbangan, termasuk pembekalan makanan;
- h. perkataan "Perjanjian" bermakna Perjanjian ini, Tambahannya yang dibuat dalam menggunakannya, dan mana-mana pindaan kepada Perjanjian atau kepada Tambahan;
- i. perkataan "tarif" bermakna mana-mana jumlah yang dikenakan atau bayaran yang dikenakan oleh syarikat-syarikat penerbangan, secara langsung atau melalui agen-agen mereka, kepada sesiapa jua atau bermaksud untuk pengangkutan penumpang-penumpang (dan bagej mereka) dan kargo (tidak termasuk mel) dalam pengangkutan udara, termasuk:
  - I. syarat-syarat yang menentukan adanya dan terpakainya tarif itu, dan
  - II. bayaran-bayaran dan syarat-syarat untuk mana-mana perkhidmatan tambahan kepada pengangkutan berkenaan yang ditawarkan oleh syarikat-syarikat penerbangan.

## **PERKARA 2 Pemberian Hak-Hak**

1. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian memberi kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi terkecuali sepertimana yang telah ditetapkan di dalam Tambahan ini, hak-hak yang berikut untuk mengendalikan pengangkutan udara antarabangsa oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu:

- a. hak untuk terbang melintasi wilayah tanpa mendarat;
- b. hak untuk membuat perhentian di dalam wilayahnya bagi maksud-maksud bukan pengangkutan; dan
- c. semasa mengendalikan perkhidmatan yang dipersetujui pada laluan yang telah ditetapkan, hak untuk membuat persinggahan di dalam wilayahnya bagi maksud untuk mengangkut dan memunggah trafik antarabangsa dalam penumpang-penumpang, kargo dan mel, berasingan atau bergabung.

2. Tiada sebarang apapun dalam perenggan 1 dari Perkara ini boleh dianggap memberi hak kepada satu syarikat penerbangan Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk menyertai dalam pengangkutan udara di antara tempat-tempat di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu.

### **PERKARA 3 Penetapan dan Pemberian Kuasa**

1. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah berhak dalam pemberitahuan bertulis melalui Saluran-Saluran Diplomatik untuk menetapkan kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, syarikat penerbangan untuk mengendali perkhidmatan-perkhidmatan udara pada laluan-laluan yang telah ditetapkan di dalam Tambahan dan untuk menggantikan syarikat penerbangan lain untuk syarikat penerbangan yang telah ditetapkan dahulu.

2. Setelah menerima pemberitahuan ini, tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, tanpa bertangguh-tangguh, memberi kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu kebenaran mengendalikan yang bersesuaian tertakluk kepada peruntukan-peruntukan Perkara 4 dari Perjanjian ini.

3. Apabila menerima kebenaran mengendalikan dari perenggan 2 dari Perkara ini syarikat penerbangan yang ditetapkan boleh pada bila-bila masa memulakan pengendalian perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui itu, sebahagian atau sepenuhnya, asalkan ianya mematuhi peruntukan-peruntukan Perjanjian ini dan bahawa tarif-tarif untuk perkhidmatan-perkhidmatan itu telah diadakan menurut peruntukan-peruntukan dari Perkara 5 dari Perjanjian ini.

4. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah berhak untuk tidak memberi kebenaran mengendalikan sepertimana yang terkandung di perenggan 2 dari Perkara ini, atau untuk memberi kebenaran ini di bawah syarat-syarat yang boleh dianggap perlu dilaksanakan oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan mengenai hak-hak yang ditetapkan dalam Perkara 2 dari Perjanjian ini, jika ianya tidak berpuas hati bahawa pemilikan sebahagian dan pengawal sebenar syarikat penerbangan itu adalah terletak di tangan Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang menetapkan syarikat penerbangan itu atau warganegara-warganegaranya atau keduanya sekali.

**PERKARA 4 Pembatalan dan Penggantungan Kebenaran Mengendalikan**

1. Pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian berhak untuk menahan kebenaran mengendalikan yang ditentukan dalam Perkara 3 berhubung dengan syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, untuk membatalkan atau menggantungkan kebenaran mengendalikan itu atau dengan mengenakan syarat-syarat:

- a. jika syarikat penerbangan itu gagal untuk mendapatkan sebelum pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian di bawah undang-undang dan peraturan-peraturan yang lazimnya dan yang dikenakan secara munasabah oleh pihak-pihak berkuasa pada mematuhi Konvensyen ini;
- b. jika syarikat penerbangan itu gagal untuk mematuhi undang-undang dan peraturan-peraturan Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu;
- c. jika mereka 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; dan
- d. jika syarikat penerbangan itu sebaliknya gagal untuk mengendalikan menurut syarat-syarat yang ditetapkan di bawah Perjanjian ini.



2. Melainkan jika tindakan serta-merta ini adalah mustahak untuk menghindarkan pelanggaran-pelanggaran lanjut undang-undang dan peraturan-peraturan tersebut di atas, maka hak-hak yang diterbilang di perenggan 1 dari Perkara ini hendaklah dijalankan hanya setelah membuat perundingan dengan pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu. Melainkan jika sebaliknya dipersetujui oleh pihak-pihak Yang Mengikat Perjanjian, perundingan-perundingan itu bolehlah bermula dalam tempoh enam-puluh (60) hari dari tarikh penerimaan permohonan tersebut.

## **PERKARA 5 Tarif**

1. Tarif yang akan dikenakan oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk mengangkut di antara wilayah-wilayah mereka hendaklah dengan kebenaran dari pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan hendaklah ditetapkan pada paras yang berpatutan, dengan memperhitungkan perkara yang berkaitan, termasuk kos pengendalian, keuntungan yang berpatutan, dan tarif-tarif dari syarikat-syarikat penerbangan yang lainnya bagi mana-mana tempat laluan yang telah ditetapkan.

2. Tarif yang disebutkan di perenggan 1 dari Perkara ini hendaklah, di mana berkenaan, dipersetujui oleh syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan melalui penggunaan peraturan-peraturan Pertubuhan Pengangkutan Udara Antarabangsa untuk maksud menetapkan tarif-tarif. Jika ini tidak boleh dilakukan maka tarif hendaklah dipersetujui di antara syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan. Dalam mana-mana hal tarif hendaklah tertakuk kepada kebenaran dari pihak-pihak berkuasa aeronautikal kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian.

3. Kesemua tarif yang telah dipersetujui hendaklah dihadapkan untuk mendapatkan kebenaran dari pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian sekurang-kurangnya enam-puluh (60) hari sebelum cadangan tarikh pengenaannya dicadangkan, kecuali jika pihak berkuasa berkenaan bersetuju untuk mengurangkan tempoh ini dalam kes-kes tertentu.

4. Kebenaran untuk tarif boleh diberikan secepatnya; atau, jika mana-mana pihak-pihak berkuasa aeronautikal tidak ada mengatakan ketidakpersetujuannya dalam tempoh tiga-puluh (30) hari dari tarikh menghadapkan permohonan, menurut perenggan 3 dari Perkara ini, tarif berkenaan bolehlah dianggap sebagai telah dibenarkan.

Jika sekiranya tempoh mengemukakan permohonan dikurangkan, sepertimana yang diperuntukkan di perenggan 3, pihak-pihak berkuasa aeronautikal boleh bersetuju bahawa tempoh dalam mana ketidakpersetujuannya mesti dimaklumkan hendaklah dikurangkan dengan sepatutnya.

5. Jika tarif tidak dapat dipersetujui menurut perenggan 2 dari Perkara ini, atau jika, semasa tempoh yang dikenakan menurut perenggan 4 dari Perkara ini, satu pihak berkuasa aeronautikal memberi kepada pihak berkuasa aeronautikal yang satu lagi itu notis ketidakpersetujuannya bagi mana-mana tarif yang dipersetujui menurut peruntukan-peruntukan dari perenggan 2 dari Perkara ini, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari kedua-dua belah Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh berikhtiar untuk menentukan tarif berkenaan dengan persetujuan bersama.

6. Jika pihak-pihak berkuasa aeronautikal tidak memersetujui tarif yang dikemukakan kepada mereka di bawah perenggan 3 dari Perkara ini, atau dalam menentukan tarif di bawah perenggan 5 dari Perkara ini, pertikaian itu hendaklah diselesaikan menurut peruntukan-peruntukan dari Perkara 15 dari Perjanjian ini.

7. Tarif-tarif yang ditetapkan menurut peruntukan-peruntukan Perkara ini akan berkuatkuasa sehingga tarif baru telah ditetapkan.

8. Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari kedua Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak boleh mengenakan tarif yang berlainan daripada yang telah dipersetujui selaras dengan peruntukan-peruntukan dari Perkara ini.

## **PERKARA 6 Aktiviti-Aktiviti Perdagangan**

1. Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari kedua Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah dibenarkan:

- a. untuk menubuhkan di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi pejabat-pejabat untuk mempromosikan pengangkutan udara dan penjualan tiket-tiket penerbangan udara dan juga lain-lain kemudahan yang diperlukan bagi peruntukan pengangkutan udara itu;
- b. di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk mengendalikan secara langsung dan, di atas kebijaksanaan syarikat penerbangan itu, melalui agennya dalam penjualan pengangkutan udara.

2. Syarikat penerbangan yang ditetapkan dari satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah dibenarkan, untuk membawa masuk dan mengendalikan di dalam wilayah dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi kakitangan pengurusan, perdagangan, pengendalian dan teknikalnya seperti yang diperlukan berkaitan dengan peruntukan pengangkutan udara.

3. Keperluan-keperluan kakitangan ini boleh, di atas pilihan syarikat penerbangan yang ditetapkan, dipenuhi dengan kakitangannya sendiri atau dengan menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan dari organisasi yang lain, syarikat atau syarikat penerbangan yang mengendalikan di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi, dan dibenarkan untuk mengadakan perkhidmatan-perkhidmatan berkenaan di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu.

4. Aktiviti-aktiviti tersebut hendaklah dijalankan menurut undang-undang dan peraturan-peraturan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu.

### **PERKARA 7 Persaingan Saksama**

1. Syarikat-syarikat penerbangan yang ditetapkan dari kedua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mempunyai peluang yang adil dan saksama untuk menyertai dalam pengangkutan udara antarabangsa yang dilindungi oleh Perjanjian ini.

2. Setiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengambil tindakan yang bersesuaian di dalam bidang kuasanya untuk menghapuskan segala bentuk diskriminasi atau mengadakan persaingan yang tidak saksama yang memberi kesan yang merugikan bagi kedudukan persaingan syarikat-syarikat penerbangan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu.

3. Syarikat penerbangan yang ditetapkan oleh setiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mengemukakan kepada pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk kebenaran, enam-puluh (60) hari terdahulu, jadual perkhidmatan-perkhidmatan yang dicadangkan, menetapkan kekerapannya, jenis pesawat, susunan dan jumlah tempat duduk yang diperlukan untuk orang ramai.

## **PERKARA 8 Cukai, Kastam dan Bayaran-Bayaran**

1. Pesawat udara yang mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan dari mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian, termasuk peralatan yang biasa, alat-alat ganti, pembekalan bahan bakar dan minyak pelincir, barang-barang bekalan pesawat udara (termasuk makanan, sebarang jenis minuman dan tembakau) yang dibawa di dalam pesawat udara hendaklah dikecualikan dari semua cukai kastam, bayaran-bayaran pemeriksaan dan cukai-cukai dan bayaran-bayaran negara atau tempatan yang serupa, setibanya di wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu, asalkan peralatan dan bekalan tersebut tetap berada di dalam pesawat udara itu sehingga satu masa barang-barang itu akan diekspot keluar lagi.

2. Berhubung dengan peralatan biasa, alat-alat ganti, bekalan bahan bakar dan minyak pelincir dan barang-barang bekalan pesawat udara yang diperkenalkan ke dalam wilayah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian oleh atau bagi pihak syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi atau diambil masuk ke dalam pesawat udara yang dikendalikan oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan itu dan dimaksudkan semata-mata untuk kegunaan dalam pesawat udara semasa mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan antarabangsa, tiada cukai dan bayaran, termasuk cukai kastam dan bayaran pemeriksaan dikenakan dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang mula-mula, boleh dikenakan, walaupun bekalan-bekalan ini adalah digunakan untuk sebahagian perjalanan yang telah diadakan melintasi wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian di dalam mana mereka mendarat. Perkara-Perkara yang disebutkan di atas mungkin dikehendaki untuk disimpan di bawah pengawasan dan pengawalan kastam. Peruntukan-peruntukan dari perenggan ini tidak boleh ditafsirkan dengan sedemikian cara bahawa Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah dibuat tertakluk kepada tanggungjawab untuk membayar semula cukai-cukai kastam yang telah dikenakan kepada barang-barang yang disebutkan dalam perkara tersebut di atas.

3. Peralatan pesawat udara yang biasa, alat-alat ganti, bekalan-bekalan bahan bakar dan minyak pelincir dan barang-barang bekalan pesawat udara yang disimpan semasa masuk pesawat udara dari mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah dipunggah ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu hanya setelah mendapat kebenaran dari pihak berkuasa kastam Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkenaan, yang mungkin menghendaki barang-barang ini disimpan di bawah pengawasan mereka sehingga satu masa barang-barang tersebut diekspot semula atau sebaliknya diuruskan menurut peraturan-peraturan kastam.

### **PERKARA 9 'Double Taxation'**

1. Pendapatan dan keuntungan dari pengendalian pesawat udara dalam trafik antarabangsa hendaklah dikenakan cukai hanya dalam negara di mana tempat pengurusan syarikat berkenaan ditempatkan.

2. Perolehan dari pemberimilikan pesawat udara yang dikendalikan di dalam trafik antarabangsa hendaklah dikenakan cukai hanya dalam negara di mana tempat pengurusan syarikat berkenaan ditempatkan.

3. Modal yang digunakan oleh pesawat udara yang dikendalikan di dalam trafik antarabangsa dan oleh harta alih berhubung dengan pengendalian pesawat udara berkenaan hendaklah dikenakan cukai hanya dalam negara di mana tempat pengurusan syarikat berkenaan ditempatkan.

4. Peruntukan-peruntukan dari perenggan 1 dari Perkara ini hendaklah juga dikenakan kepada pendapatan dan keuntungan dari penyertaan sekumpulan, perniagaan bersama atau pengendalian agensi antarabangsa.



### **PERKARA 10 Pemindahan Kumpulan Wang**

1. Syarikat-syarikat penerbangan dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian adalah berhak untuk menjual perkhidmatan-perkhidmatan pengangkutan udara di dalam wilayah-wilayah dari kedua belah Pihak Yang Mengikat Perjanjian, sama ada secara langsung atau melalui agen, dalam sebarang matawang.

2. Syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Negara Brunei Darussalam adalah berhak untuk menukar dan mengirimkan ke Negara Brunei Darussalam apabila dikehendaki pendapatan tempatan yang berlebihan dari jumlah wang yang dibelanjakan setempat. Syarikat penerbangan yang ditetapkan bagi Netherlands adalah berhak untuk menukar dan mengirimkan ke Netherlands apabila dikehendaki pendapatan tempatan yang berlebihan dari jumlah wang yang dibelanjakan setempat. Pertukaran dan pengiriman adalah dibolehkan tanpa sekatan pada kadar pertukaran yang terdapat dalam pengurusan semasa yang mana berkuatkuasa pada masa pendapatan tersebut dikemukakan untuk pertukaran dan pengiriman.

**PERKARA 11 Pengenaan Undang-Undang, Peraturan-Peraturan dan Prosedur-Prosedur**

1. Undang-undang, peraturan-peraturan dan prosedur-prosedur dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkaitan dengan kemasukan ke atau bertolak dari wilayahnya bagi pesawat udara yang terlibat dalam perkhidmatan-perkhidmatan udara antarabangsa, atau kepada pengendalian dan perjalanan pesawat udara berkenaan, hendaklah dipatuhi oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi semasa kemasukannya ke dalam, dan sehingga termasuk bertolaknyanya daripada, wilayah berkenaan.

2. Undang-undang, peraturan-peraturan dan prosedur-prosedur dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian berhubung dengan imigresen, pasport, atau dokumen-dokumen perjalanan yang lain yang disahkan, kemasukan, pelepasan, kastam dan kuarantin hendaklah dipatuhi oleh atau bagi pihak anak-anak buah kapal, penumpang-penumpang, kargo dan mel yang dibawa oleh pesawat udara dari syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi semasa kemasukannya ke dalam, dan sehingga dan termasuk bertolaknyanya daripada, wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian tersebut.

3. Penumpang-penumpang, bagej dan kargo dalam persinggahan terus-menerus melintasi wilayah salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan tidak meninggalkan kawasan lapangan terbang yang dikhaskan untuk maksud tersebut boleh, kecuali dari segi keselamatan terhadap kekerasan dan rompakan udara, tertakluk kepada tidak lebih daripada pengawalan yang ringkas. Bagej dan kargo dalam persinggahan terus mesti dikecualikan daripada cukai kastam dan cukai-cukai yang lainnya.

4. Bayaran-bayaran yang dikenakan dalam wilayah salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian kepada pengendalian-pengendalian syarikat penerbangan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi

bagi pengurusan lapangan terbang-lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan penerbangan yang lain dalam wilayah pihak pertama itu, tidak boleh melebihi bayaran yang dikenakan kepada pengendalian-pengendalian mana-mana syarikat penerbangan lain yang menjalankan pengendalian yang sama.

5. Mana-mana Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memberi keutamaan kepada syarikat penerbangan yang ditetapkan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi daripada mana-mana syarikat penerbangan lain dalam penganan peraturan-peraturan kastam, imegresen, kuarantin dan peraturan-peraturan yang serupa; atau dalam penggunaan perkhidmatan-perkhidmatan lapangan terbang, landasan-landasan dan trafik udara dan kemudahan-kemudahan yang berkaitan di bawah kawalannya.

## **PERKARA 12 Pengiktirafan Peraturan-Peraturan dan Lesen-Lesen**

Perakuan-perakuan "airworthiness" perakuan-perakuan kecekapan dan lesen-lesen yang dikeluarkan atau dijadikan sah oleh satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan masih berkuatkuasa, hendaklah diiktiraf sebagai sah oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi bagi maksud mengendalikan perkhidmatan-perkhidmatan yang dipersetujui dengan syarat perakuan-perakuan atau lesen-lesen tersebut telah dikeluarkan atau dijadikan sah, selaras dengan taraf-taraf yang ditetapkan di bawah Konvensyen tersebut. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian berhak, walau bagaimanapun, untuk enggan mengiktirafkan, bagi maksud penerbangan-penerbangan yang dilakukan di atas wilayahnya sendiri, perakuan-perakuan kecekapan dan lesen-lesen yang diberikan kepada warganegara-warganegaranya sendiri oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi.

### **PERKARA 13 Keselamatan**

1. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersetuju untuk memberikan bantuan sesamanya jika diperlukan dengan maksud untuk mengelakan rampasan pesawat udara yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan dan lain-lain perbuatan yang menyalahi undang-undang terhadap keselamatan pesawat udara, lapangan terbang dan kemudahan-kemudahan perjalanan udara dan apa jua ancaman lain terhadap keselamatan penerbangan awam.

2. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersetuju untuk mematuhi tanpa diskriminasi dan peruntukan-peruntukan keselamatan yang lazimnya dikenakan yang diperlukan oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk masuk ke dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi dan untuk mengambil langkah-langkah yang mencukupi untuk memeriksa penumpang-penumpang dan barang-barang yang dibawa oleh mereka. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah juga memberikan pertimbangan belas kasihan kepada mana-mana permohonan dari Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi untuk mengadakan langkah-langkah keselamatan yang khas bagi pesawat udaranya atau penumpang-penumpang untuk mengatasi ancaman-ancaman tertentu.

3. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah bertindak selaras dengan peruntukan-peruntukan keselamatan penerbangan yang boleh dikenakan yang ditetapkan oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Jika Pihak Yang Mengikat Perjanjian tidak mematuhi peruntukan-peruntukan tersebut, Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi boleh memohonkan perundingan-perundingan dengan Pihak Yang Mengikat Perjanjian itu. Kecuali sebaliknya dipersetujui oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian, perundingan-perundingan tersebut bolehlah dimulakan dalam tempoh masa enam-puluh (60) hari dari tarikh penerimaan permohonan tersebut. Kegagalan untuk mencapai persetujuan yang memuaskan boleh menjadikan sebab-sebab untuk mengenakan Perkara 15 dari Perjanjian ini.

4. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah bertindak selaras dengan peruntukan-peruntukan Konvensyen Mengenai Kesalahan-Kesalahan dan Perbuatan-Perbuatan Tertentu Yang Lain Yang Dilakukan Di Pesawat Terbang yang mula ditandatangani di Tokyo pada 14 September 1963, Konvensyen bagi Penumpasan Rampasan Pesawat Terbang Yang Menyalahi Undang-Undang yang mula ditandatangani di The Hague pada 16 Disember 1970 dan Konvensyen Bagi Penumpasan Perbuatan-Perbuatan Yang Menyalahi Undang-Undang terhadap Keselamatan Penerbangan Awam, yang mula ditandatangani di Montreal pada 23 September 1971, setakat mana Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian ini adalah menjadi pihak kepada Konvensyen tersebut.

5. Apabila satu kejadian atau ancaman bagi satu kejadian, rampasan yang menyalahi undang-undang ke atas pesawat awam atau tindakan-tindakan yang menyalahi undang-undang yang lain terhadap keselamatan pesawat udara, 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 14 Perundingan dan Pindaan**

1. Dalam hubungan kerjasama yang rapat, pihak-pihak berkuasa aeronautikal dari Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah memaklumkan sesamanya dari masa ke semasa dengan maksud untuk memastikan pelaksanaan, dan pematuhan yang memuaskan, peruntukan-peruntukan Perjanjian ini dan hendaklah memaklumkan jika diperlukan untuk menyediakan bagi ubahsuaiannya.

2. Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh memohonkan perundingan-perundingan, yang mana hendaklah dimulakan dalam tempoh enam-puluh (60) hari dari tarikh menerima permohonan tersebut kecuali kedua-dua Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersetuju untuk memanjangkan atau memendekkan tempoh ini. Perundingan-perundingan tersebut bolehlah diadakan sama ada secara lisan atau bertulis.

3. Sebarang pindaan atau ubahsuaian kepada Perjanjian ini yang dipersetujui oleh Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian, hendaklah berkuatkuasa pada tarikh yang akan ditetapkan di dalam Pertukaran Nota-Nota Diplomatik dan akan bergantung kepada penyiapan prosedur-prosedur undang-undang yang dikehendaki oleh negara masing-masing.

4. Sebarang pindaan atau ubahsuaian kepada Tambahan dari Perjanjian ini hendaklah dipersetujui secara bertulis di antara kedua pihak-pihak berkuasa aeronautikal dan akan berkuatkuasa setelah mendapatkan kepastian melalui Pertukaran Nota-Nota Diplomatik.

### **PERKARA 15 Penyelesaian Pertikaian**

1. Jika terbit sebarang pertikaian di antara Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian bersabit dengan tafsiran atau pemakaian Perjanjian ini, Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah pada mulanya berusaha menyelesaikannya melalui perundingan di antara mereka.

2. Jika Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal mencapai penyelesaian melalui rundingan, pertikaian itu boleh atas permintaan salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian diserahkan untuk mendapatkan keputusan kepada tribunal yang terdiri dari tiga orang penimbangtara, satu dinamakan oleh tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian dan yang ketiga akan dipersetujui oleh kedua orang yang telah terpilih, asalkan penimbangtara ketiga bukanlah terdiri dari warganegara dari salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian. Tiap-tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian bolehlah menetapkan penimbangtara dalam tempoh enam-puluh (60) hari dari tarikh penerimaan oleh salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi melalui Nota Diplomatik memohonkan penimbangtara bagi penyelesaian pertikaian dan penimbangtara ketiga hendaklah dipersetujui di dalam tempoh enam-puluh (60) hari selanjutnya. Jika salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian gagal untuk menetapkan penimbangtaranya dalam tempoh enam-puluh (60) hari atau jika penimbangtara ketiga tidak bersetuju ke atas tempoh yang dinyatakan, Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa bolehlah atas permintaan salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian untuk melantik seorang penimbangtara atau penimbangtara-penimbangtara.

3. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah mematuhi sebarang keputusan yang di beri di bawah perenggan 2 dari Perkara ini.

4. Kecuali dipersetujui sebaliknya, tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh mengemukakan memorandum dalam tempoh empat-puluh-lima (45) hari dalam masa tribunal diadakan sepenuhnya. Jawapan-jawapan hendaklah diberikan enam-puluh (60) hari kemudian. Tribunal



bolehlah mengadakan perbicaraan atas permintaan salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian atau atas budibicaranya dalam tempoh tiga-puluh (30) hari selepas jawapan-jawapan diterima.

5. Tribunal bolehlah berusaha untuk mendapatkan keputusan bertulis dalam tempoh tiga-puluh (30) hari selepas selesai perbicaraan atau, jika tidak ada perbicaraan diadakan, selepas tarikh kedua jawapan dikemukakan, yang mana terdahulu. Keputusan majoriti tribunal hendaklah dipakai.

6. Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian tersebut boleh mengemukakan permohonan bagi keterangan keputusan dalam tempoh tiga-puluh (30) hari selepas menyerahkannya dan sebarang keterangan yang diberikan hendaklah dikeluarkan dalam tempoh tiga-puluh (30) hari dari permohonan sedemikian.

7. Tribunal hendaklah berkebolehan, dalam sebarang hal dan sebarang masa, sama ada atas usulnya sendiri atau di atas permintaan salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian, untuk menyediakan langkah-langkah yang berpatutan yang diperlukan untuk memberikan perlindungan hak-hak Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian berkenaan. Setiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian dibolehkan membuat permohonan dalam rayuan-rayuan bertulis, semasa perbicaraan atau yang berikutnya.

8. Tiap Pihak Yang Mengikat Perjanjian hendaklah, selaras dengan undang-undang negaranya, memberikan sepenuh kuasa kepada sebarang keputusan atau hukuman dari penimbangtara tribunal.

9. Segala perbelanjaan tribunal timbangtara, termasuk bayaran dan perbelanjaan penimbangtara-penimbangtara, adalah ditanggung bersama di antara kedua-dua belah Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian. Sebarang perbelanjaan yang dibuat oleh Presiden Majlis Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa berhubung dengan prosedur-prosedur di perenggan 2 dari Perkara ini hendaklah dianggap sebagai sebahagian daripada perbelanjaan penimbangtara tribunal.

### **PERKARA 16 Penamatan**

Salah satu Pihak Yang Mengikat Perjanjian boleh pada bila-bila masa memberi notis bertulis melalui saluran-sauran diplomatik kepada Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu bagi keputusan untuk menamatkan Perjanjian ini. Notis tersebut hendaklah disampaikan serentak kepada Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa. Dengan demikian, Perjanjian ini hendaklah ditamatkan dua-belas (12) bulan selepas tarikh notis diterima oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi kecuali notis untuk manamatkan itu ditarik balik dengan persetujuan sebelum mansuh tempohnya. Jika makluman penerimaan tidak diterima oleh Pihak Yang Mengikat Perjanjian yang satu lagi itu, notis itu hendaklah dianggap sebagai telah diterima empat-belas (14) hari selepas penerimaan notis oleh Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa.

**PERKARA 17 Pendaftaran Kepada Pertubuhan Penerbangan Awam  
Antarabangsa (ICAO)**

Perjanjian ini dan sebarang pindaan kepadanya hendaklah didaftarkan dengan Pertubuhan Penerbangan Awam Antarabangsa (ICAO).

**PERKARA 18 Penyesuaian Perjanjian-Perjanjian Berbagai Hala**

1. Peruntukan-peruntukan Konvensyen hendaklah dikenakan kepada Perjanjian ini.

2. Jika Perjanjian berbagai hala berhubung dengan sebarang perkara yang dilindungi oleh Perjanjian ini, diterima oleh kedua-dua Pihak, mula berkuatkuasa, peruntukan-peruntukan yang berkaitan dari Perjanjian tersebut bolehlah menggantikan peruntukan-peruntukan yang berkaitan dari Perjanjian ini.

**PERKARA 19 Penggunaan**

Berhubung dengan the Kingdom of the Netherlands, Perjanjian ini bolehlah digunakan kepada the Kingdom di Eropah sahaja.

**PERKARA 20 Mula Berkuatkuasa**

Perjanjian ini hendaklah mula berkuatkuasa pada hari bilamana Pihak-Pihak Yang Mengikat Perjanjian telah memaklumkan di antara mereka secara bertulis bahawa peraturan-peraturan yang diperlukan dalam negara masing-masing telah dipatuhi.

PADA MENYAKSIKANNYA, maka yang bertandatangan di bawah, yang diberikuasa dengan sempurna oleh Kerajaan-Kerajaan mereka masing-masing, telah menandatangani Perjanjian ini.

DIPERBUAT DI *The Hague*. Pada .....17..... haribulan *Januari* 1996 dalam dua salinan dalam Bahasa Melayu, Bahasa Inggeris dan Bahasa Belanda, ketiga-tiga teks ini adalah sama sahnyanya. Jika berlaku ketidakselarasan, maka teks Bahasa Inggeris hendaklah dipakai.

Bagi Pihak Kerajaan  
the Kingdom of Netherlands

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

## TAMBAHAN

### Jadual Laluan

- A 1. Tempat-tempat yang akan diadakan perkhidmatan dalam dua hala oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan untuk the Kingdom of the Netherlands

Tempat-Tempat di the Netherlands - tempat-tempat pertengahan - Bandar Seri Begawan - tempat-tempat jauh.

2. Tempat-tempat yang akan diadakan perkhidmatan dalam dua hala oleh syarikat penerbangan yang ditetapkan untuk Negara Brunei Darussalam

Tempat-Tempat di Negara Brunei Darussalam - tempat-tempat pertengahan - Amsterdam - tempat-tempat jauh.

- B 1. Mana-mana tempat atau tempat-tempat pada laluan-laluan yang disebutkan di bawah A bolehlah atas budibicara syarikat penerbangan yang ditetapkan ditiadakan pada mana-mana atau semua penerbangan, asalkan setiap perkhidmatan dimulakan atau berakhir di dalam wilayah Pihak Yang Mengikat Perjanjian syarikat penerbangan yang ditetapkan.

2. Hak-hak pengangkutan fifth freedom traffic right dalam semua bahagian dari laluan berjadual yang disebutkan di atas hanya boleh diadakan tertakluk kepada perundingan-perundingan awal di antara pihak-pihak berkuasa aeronautikal.



[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS  
ET LE GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE SULTAN ET YANG DI-  
PERTUAN DU BRUNÉI DARUSSALAM RELATIF AUX SERVICES  
AÉRIENS ENTRE ET AU-DELÀ DES TERRITOIRES DE LEURS ÉTATS  
RESPECTIFS

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de Sa Majesté le Sultan et Yang Di-Pertuan du Brunéi Darussalam;

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Souhaitant contribuer au développement de l'aviation civile internationale;

Désireux de conclure un Accord en vue de créer des services aériens entre les territoires de leurs États et au-delà;

Les États ci-après dénommés les Parties contractantes;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et de son Annexe, et à moins que le contexte appelle une autre interprétation:

a) le terme "la Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, de toute Annexe adoptée conformément à l'Article 90 de ladite Convention et de tout amendement apporté aux Annexes ou à la Convention elle-même, conformément à ses Articles 90 et 94, dans la mesure où ces Annexes et amendements auront pris effet pour les deux Parties contractantes ou auront été ratifiés par elles;

b) l'expression "autorités aéronautiques" s'entend:

- pour le Royaume des Pays-Bas, du Ministre des Transports et des travaux publics;

- pour le Gouvernement du Brunéi-Darussalam, du Ministre des Communications;

et dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement de ces Ministres;

c) l'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

d) le terme "territoire", s'agissant d'un État, a le sens que lui attribue l'Article 2 de la Convention;

e) les expressions "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Convention;

f) les expressions "services convenus" et "route indiquée" s'entendent respectivement d'un service aérien international visé à l'article 2 du présent Accord et de la route indiquée dans la section appropriée de l'Annexe au présent Accord;

g) le terme "provisions" s'entend des articles prêts pour la consommation destinés à l'utilisation ou à la vente à bord d'un aéronef en cours de vol, y compris les fournitures d'économat;

h) le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de l'Annexe établie aux fins de son application et de tout amendement qui sera apporté à l'Accord ou à l'Annexe;

i) le terme "tarif" s'entend des sommes payées ou à payer aux entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leurs agents, par toute personne morale ou physique pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier), ainsi que:

I. des conditions de l'établissement et de l'application d'un tarif; et

II. du coût des services auxiliaires offerts par les entreprises de transport aérien au cours du transport et les conditions de leurs prestations.

### *Article 2. Octroi des droits*

1. Sauf disposition contraire de l'Annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants aux fins de l'exploitation de services aériens par l'entreprise désignée de ladite autre Partie:

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit d'y faire des escales non commerciales; et

c) le droit d'y faire escale au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée pour y embarquer ou débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret ou du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est censée conférer à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes le droit d'effectuer des transports aériens d'un point à un autre du territoire de l'autre Partie contractante.

### *Article 3. Désignation des entreprises de transport aérien et autorisation d'exploitation*

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit par la voie diplomatique à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe et aussi de remplacer une entreprise désignée par une autre.

2. Au reçu d'une désignation, chaque Partie contractante doit, sous réserve des dispositions de l'article 4 du présent Accord, délivrer sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante.

3. Au reçu de l'autorisation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut, à tout moment, entreprendre l'exploitation totale ou partielle des services convenus, à condition de respecter les dispositions du présent Accord et que ses tarifs aient été établis conformément aux dispositions de son article 5.

4. Chacune des Parties contractantes a le droit de refuser l'autorisation prévue au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer à l'entreprise désignée les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice des droits énoncés dans l'article 2 du présent Accord, si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété de l'entreprise ou son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée, par des ressortissants de cette Partie ou par les deux.

*Article 4. Annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation*

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie contractante les autorisations prévues à l'article 3, de les annuler ou de les suspendre, ou encore d'y imposer des conditions:

a) si l'entreprise ne réussit pas à fournir aux autorités aéronautiques de cette Partie contractante la preuve qu'elle remplit les conditions requises par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement en vertu de la Convention;

b) si l'entreprise ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé lesdits droits;

c) si les autorités aéronautiques n'ont pas la certitude qu'une part importante de la propriété de cette entreprise et son contrôle effectif sont détenus par la Partie contractante qui l'a désignée ou par des ressortissants de cette Partie; ou encore

d) si l'entreprise manque, d'une manière quelconque, à conformer son exploitation aux conditions prescrites en vertu du présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher de nouvelles infractions aux lois et règlements visés ci-dessus, il n'est fait usage des droits énoncés au paragraphe 1 du présent article qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations débutent dans les soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

*Article 5. Tarifs*

1. Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes entendent appliquer pour le transport entre leurs territoires sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et sont fixés à un taux raisonnable, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal et les tarifs appliqués par d'autres entreprises sur l'ensemble ou sur une partie de la route indiquée.

2. Les entreprises désignées fixent d'un commun accord les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article en ayant recours, dans la mesure du possible, à la procédure de fixation des tarifs établis par l'Association du transport aérien international. Lorsque cela n'est pas possible, les tarifs sont établis à l'amiable par les entreprises désignées. Dans tous les cas, ils doivent être soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Les tarifs ainsi convenus doivent être déposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf dans des cas spéciaux où lesdites autorités consentent à un délai plus court.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément; ou bien, si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt, conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs sont réputés agréés.

Si le délai prescrit pour le dépôt des tarifs est écourté, comme prévu au paragraphe 3, les autorités aéronautiques peuvent convenir d'abréger en conséquence le délai de notification d'un éventuel désaccord.

5. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent pas se mettre d'accord sur un tarif, conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai respecté conformément au paragraphe 4, une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité son désaccord au sujet d'un tarif établi conformément aux dispositions dudit paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer un tarif à l'amiable.

6. Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article, ou au sujet de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5 du même article, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

7. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis.

8. Les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes ne peuvent appliquer des tarifs différents de ceux agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article 6. Activités commerciales*

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées:

a) à établir sur le territoire de l'autre Partie des bureaux en vue d'y promouvoir le transport aérien, d'y vendre des billets d'avion et d'assurer toutes les autres prestations nécessaires à un transport aérien;

b) à vendre sur ce même territoire, soit directement, soit à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des prestations de transport aérien.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante peut faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie les personnels de direction, commercial, technique et d'exploitation nécessaires pour la prestation de services de transport aérien.

3. Ces besoins en personnel peuvent être satisfaits en faisant appel, au gré de l'entreprise, soit à ses propres effectifs, soit à toute autre organisation, société ou entreprise travaillant sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisées à y assurer les prestations en question.

4. Les activités décrites ci-dessus sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

*Article 7. Concurrence loyale*

1. Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales les services de transport aérien international visés par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend toutes les mesures appropriées relevant de sa compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou pratique compétitive déloyale, susceptible de nuire à la concurrence des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante.

3. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante soumet aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pour approbation, soixante (60) jours à l'avance, ses horaires, leur fréquence, les types d'aéronefs utilisés, ainsi que le plan et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

*Article 8. Taxes, douanes et redevances*

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, les provisions de bord y compris les provisions de bouche, boissons et tabac et tout le matériel publicitaire se trouvant à bord desdits aéronefs, sont exonérés à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante de tous les droits de douane, frais d'inspection ou autres droits ou taxes similaires, locaux ou nationaux, à condition que cet équipement et ces approvisionnements demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. En ce qui concerne l'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants et les provisions de bord introduits sur le territoire d'une Partie contractante par les soins ou pour le compte de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord d'aéronefs par cette autre entreprise et destinés à être utilisés uniquement à bord pour l'exploitation de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés sur le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être utilisés au cours du survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord.

Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent en aucun cas être interprétées de manière à imposer à une Partie contractante l'obligation de rembourser les droits de douane déjà perçus sur les articles en question mentionnés dans l'article ci-dessus.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants, ainsi que les provisions de bord, transportés à bord des aéronefs d'une Partie contractante, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie qu'avec l'accord de ses autorités douanières qui peuvent exiger que ces articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à leur réexportation ou leur cession effectuée conformément aux règlements douaniers.

*Article 9. Double imposition*

1. Les recettes et les bénéfices d'exploitation des aéronefs en trafic international ne sont imposables que dans l'État dans lequel est situé le siège effectif de l'entreprise de transport aérien.

2. Les bénéfices résultant de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international sont uniquement imposables dans l'État où l'entreprise a son siège effectif.

3. Le capital que représentent les aéronefs exploités en trafic international, ainsi que les biens mobiliers se rapportant à l'exploitation desdits aéronefs ne sont imposables que dans l'État où l'entreprise a son siège effectif.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent également aux recettes et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, à une co-entreprise ou à un organisme international d'exploitation.

*Article 10. Transfert de fonds*

1. Les entreprises de transport aérien des Parties contractantes ont toute latitude de vendre dans n'importe quelle monnaie les services de transport aérien sur les territoires des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent.

2. L'entreprise désignée de Brunéi Darussalam a le droit de convertir et de déposer au Brunéi Darussalam, sur demande, les recettes locales en excédent des dépenses faites sur place. L'entreprise de transport aérien désignée des Pays-Bas a le droit de convertir et de remettre aux Pays-Bas, sur demande, les recettes locales en excès des dépenses faites sur place. Cette conversion et ce transfert sont autorisés sans restriction au taux de change en vigueur pour les opérations courantes au moment où les recettes en question sont présentées en vue de leur conversion et de leur transfert.

*Article 11. Application des lois, règlements et formalités*

1. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante qui régissent, sur son territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs affectés aux services aériens internationaux, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs, s'appliquent également aux entreprises désignées par l'autre Partie contractante, à leur entrée et à leur sortie du territoire, ainsi que pendant leur séjour sur celui-ci.

2. Les lois, règlements et formalités de chaque Partie contractante en matière d'immigration, de passeports ou d'autres documents de voyage agréés, d'entrée, d'autorisation de survol, de douane et de quarantaine sont applicables aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par les aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et durant le séjour sur celui-ci.

3. Les passagers, les bagages et le fret, en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes, et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet, ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité con-

tre des actes de violence ou la piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exemptés de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances imposés aux activités des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations des services de navigation aérienne sur le territoire de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à toute autre entreprise assurant des services similaires.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que celle(s) désignée(s) par l'autre Partie contractante la préférence en ce qui concerne l'application de ces règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et similaire, ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services du trafic aérien et autres installations sous son contrôle.

#### *Article 12. Reconnaissance des certificats et permis*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition que ces certificats, brevets et permis aient été délivrés et validés conformément aux normes instituées en vertu de la Convention.

Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître comme valables pour le survol de son territoire les brevets d'aptitude et permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

#### *Article 13. Sécurité*

1. Les Parties contractantes sont convenues de se prêter mutuellement l'assistance nécessaire en vue de prévenir la capture illicite d'aéronefs ou tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, aéroports ou autres installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chaque Partie contractante accepte de respecter les mesures de sécurité non discriminatoires et généralement admises, exigées par l'autre Partie contractante à l'entrée sur son territoire, ainsi que de prendre les dispositions appropriées pour le contrôle des passagers et de leurs bagages à main. Par ailleurs, elle accueillera avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante et visant à la prise de mesures spéciales de sécurité pour assurer la protection de ses aéronefs et passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions appropriées, relatives à la sécurité aérienne, qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation internationale. Si une Partie contractante déroge à ces dispositions, l'autre Partie contractante peut déposer une demande de consultations. A moins que les Parties n'en soient convenues autrement, ces consultations commenceront dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, il pourra y avoir lieu d'appliquer l'article 15 du présent Accord.

4. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le

14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, pour autant toutefois qu'elles soient toutes deux parties à ces Conventions.

5. En cas d'incident, de menace d'un incident, de capture illicite d'un aéronef ou de tout autre acte illicite compromettant la sécurité d'un aéronef, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications destinées à mettre fin et sans danger à l'incident ou à ladite menace.

#### *Article 14. Consultations et amendement*

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord et au besoin de le modifier.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander à engager des consultations, qui débiteront dans les soixante (60) jours à compter de la réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes soient convenues de prolonger ou de réduire ce délai. Ces consultations pourront se dérouler face à face ou par correspondance.

3. Tout amendement ou modification du présent Accord, dont sont convenues les Parties contractantes, prend effet à une date à déterminer par un échange de notes diplomatiques et dépend de l'accomplissement des procédures juridiques exigées sur le plan national.

4. Tout amendement ou modification de l'Annexe au présent Accord est convenu par écrit entre les autorités aéronautiques et prend effet dès après sa confirmation par échange de notes diplomatiques.

#### *Article 15. Règlement des différends*

1. En cas de différend entre elles, quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à le négocier, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont un sera désigné par chacune des Parties contractantes et le troisième choisi par accord entre les deux arbitres ainsi désignés, à condition que le tiers arbitre ne soit pas un ressortissant d'une des deux Parties contractantes. Chacune désignera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la réception par l'une d'elles d'une note diplomatique émanant de l'autre Partie et demandant un arbitrage du différend, et le tiers arbitre sera choisi dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai de soixante (60) jours ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à désigner un ou des arbitres.



3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prononcée dans les conditions prévues au paragraphe 2 du présent article.

4. Sauf convention contraire entre les intéressées, chaque Partie contractante soumet un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours qui suivent la date à laquelle le tribunal est entièrement constitué. Les répliques seront soumises dans les soixante (60) jours suivants. A la demande de l'une ou l'autre Partie ou de son propre chef, le tribunal tiendra une séance dans les trente (30) jours suivant l'échéance du dépôt des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours de la clôture des débats, ou s'il n'y a pas de débat, après la date de dépôt des deux répliques, suivant celle des deux échéances qui est la plus rapprochée. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

6. Les Parties contractantes peuvent soumettre des demandes d'éclaircissement sur les décisions dans les trente (30) jours suivant la date à laquelle la sentence a été prononcée et les éclaircissements seront donnés dans les trente (30) jours qui suivent ladite demande.

7. Le tribunal est habilité, en tout état de cause et à n'importe quel moment, soit de son propre chef, soit à la demande d'une ou l'autre des Parties contractantes, à prescrire des mesures temporaires nécessaires pour garantir les droits des Parties contractantes. Une Partie contractante peut présenter une telle demande dans sa requête écrite, à l'audience ou par la suite.

8. Chaque Partie contractante appliquera sans réserve, et dans les limites autorisées par sa législation nationale, la décision ou la sanction du tribunal arbitral.

9. Les dépenses du tribunal arbitral, y compris les honoraires et les frais des arbitres, sont partagées également entre les deux Parties contractantes. Toutes les dépenses encourues par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans le cadre des procédures visées au paragraphe 2 du présent article, sont considérées comme faisant partie des dépenses du tribunal arbitral.

#### *Article 16. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier à l'autre par écrit et par la voie diplomatique sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette dernière soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. Si la Partie contractante destinataire n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue par elle quatorze (14) jours après être parvenue à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 17. Enregistrement auprès de l'OACI*

Le présent Accord et tout amendement qui y sera apporté sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 18. Applicabilité des accords multilatéraux*

1. Les dispositions de la Convention s'appliquent au présent Accord.
2. Si un accord multilatéral concernant un des points qui font l'objet du présent Accord et auquel adhèrent les deux Parties contractantes entre en vigueur, ses dispositions sur ce point prévalent sur celles du présent Accord.

*Article 19. Applicabilité*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord n'est applicable qu'à son territoire européen.

*Article 20. Entrée en vigueur*

Le présent Accord est appliqué à compter de la date à laquelle les Parties contractantes se sont informées par écrit que les formalités nécessaires à cet effet dans leurs pays respectifs sont terminées.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernement respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à La Haye le 17 janvier 1996, en double exemplaire en langues néerlandaise, malaise et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas:

A. JORRITSMA-LEBBINK

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

DATO HAJI ZAKARIA BIN DMW HAJI SULAIMAN

ANNEXE. TABLEAU DES ROUTES

A. 1. Points pouvant être desservis dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée du Brunéi Darussalam:

points au Brunéi Darussalam - points intermédiaires - Amsterdam - points au-delà.

2. Points pouvant être desservis dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée par le Royaume des Pays-Bas:

points aux Pays-Bas - points intermédiaires - Bandar Seri Begawan - points au-delà.

B. 1. Un point ou des points sur les routes mentionnées au paragraphe A peuvent, au gré de chaque entreprise désignée, être supprimés sur un vol quelconque ou sur tous les vols, à condition que ces vols ou leur point de départ ou d'arrivée soit sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

2. Les droits de trafic de cinquième liberté sur tous les secteurs du tableau des routes mentionnés ci-dessus ne sont exercés que sous réserve de consultations préalables entre les autorités aéronautiques.

